



ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪತ್ರ

ಅಧಿಕೃತವಾಗಿ ಪ್ರಕಟಿಸಲಾದುದು

ಸಂಪುಟ - ೧೬೦ Volume - 160	ಬೆಂಗಳೂರು, ಶುಕ್ರವಾರ, ೧೭, ಜನವರಿ, ೨೦೨೫(ಪುಷ್ಯ, ೨೭, ಶಕವರ್ಷ, ೧೯೪೬) BENGALURU, FRIDAY, 17, JANUARY, 2025(PUSHYA, 27, SHAKAVARSHA, 1946)	ಸಂಚಿಕೆ ೧೩ Issue 13
-----------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------

ಭಾಗ ೧

ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಮುಖ್ಯ ಆದೇಶಗಳು ಹಾಗೂ ಸುತ್ತೋಲೆ ಮುಂತಾದ
ಎಲ್ಲಾ ಇಲಾಖೆಗಳಿಗೂ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಆದೇಶಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಕೆಗಳು

ವಿಷಯ: ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆ, ನರಸಿಂಹರಾಜಪುರ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ
ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ
ಬಗ್ಗೆ.

- ಓದಲಾಗಿದೆ: 1. ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ:ನಅಇ 37 ಮೈಅಪ್ರಾ 2022,
ದಿನಾಂಕ: 18.03.2022.
2. ಸದಸ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ನರಸಿಂಹರಾಜಪುರ ಪಟ್ಟಣ
ಪಂಚಾಯಿತಿ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ, ನರಸಿಂಹರಾಜಪುರ
ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ:ಪ.ಪಂ/ನರಾಪುರ/ಕಿಆನಿ/ಸಿಆರ್(04)/2022-
23, ದಿನಾಂಕ: 23.03.2023.
3. ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರ ಏಕ ಕಡತ
ಸಂಖ್ಯೆ: DTCP 12 LPA 2017-18, ದಿನಾಂಕ: 07.07.2023.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (1)ರ ಆದೇಶದಲ್ಲಿ ನರಸಿಂಹರಾಜಪುರ ಪಟ್ಟಣದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ
ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961 ರ
ಕಲಂ 13(1) ರನ್ವಯ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (2)ರ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ನರಸಿಂಹರಾಜಪುರ ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯಿತಿ ಯೋಜನಾ
ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು, ನರಸಿಂಹರಾಜಪುರ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿರುವ
ಮಹಾಯೋಜನೆಯ ಕುರಿತು ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ
13(1) ಮತ್ತು (2) ರನ್ವಯ ಅಗತ್ಯ ಕ್ರಮ ಜರುಗಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯ ನಕ್ಷೆಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ
ವರದಿಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿ ಸರ್ಕಾರದ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆಗೆ ಶಿಫಾರಸ್ಸಿನೊಂದಿಗೆ
ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡುವಂತೆ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರಿಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (3)ರ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರ ಏಕ ಕಡತದಲ್ಲಿ ನರಸಿಂಹರಾಜಪುರ ನಗರದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು 2041ರಲ್ಲಿ 10000 ಗಳಷ್ಟು ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗುವುದಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗಿದೆ. ನರಸಿಂಹರಾಜಪುರ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು 177.48 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ನಗರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ನಗರೀಕರಣದ ಎಲ್ಲೆಯೆಂದು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ನರಸಿಂಹರಾಜಪುರ ಪಟ್ಟಣದ ಮುಂದಿನ ಯೋಜಿತ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ 164.68 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಸತಿಗಾಗಿ 96.89 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.58.83), ವಾಣಿಜ್ಯಕ್ಕಾಗಿ 9.43 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.5.73), ಕೈಗಾರಿಕೆಗಾಗಿ 3.42 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.2.08), ಸಾರ್ವಜನಿಕ/ ಅರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ 8.11 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.4.92), ಉದ್ಯಾನವನ ಮತ್ತು ಬಯಲು ಜಾಗಕ್ಕಾಗಿ 15.43 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.9.37), ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯುಕ್ತತೆಗಾಗಿ 0.07 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.0.04) ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವಲಯಕ್ಕೆ 31.33 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.19.03) ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಮೀಸಲಿಟ್ಟು ಭೂ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ವಲಯ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸದರಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 13(3) ರನ್ವಯ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಸರ್ಕಾರವು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಆದೇಶಿಸಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ನಅಇ 203 ಮೈಅಪ್ರಾ 2023(ಇ), ಬೆಂಗಳೂರು,
ದಿನಾಂಕ:04.01.2025.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಿರುವ ಅಂಶಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆ, ನರಸಿಂಹರಾಜಪುರ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 13(3)ರನ್ವಯ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದ ಗುರುತಾಗಿ ವರದಿ ಹಾಗೂ ನಕ್ಷೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರದ ಮುದ್ರೆಯನ್ನು ಹಾಕಲಾಗಿದೆ.

ಷರತ್ತು:-

ಈ ಆದೇಶದ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಒಂದು ವರ್ಷದವರೆಗೆ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಯಾವುದೇ ಭೂ ಉಪಯೋಗ ಬದಲಾವಣೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆದೇಶಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ,

(ಲತಾ.ಕೆ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
(ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಮತ್ತು ನಯೋಸೇ)
ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಕೆಗಳು

ವಿಷಯ: ಮೂಡಬಿದ್ರೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಬಗ್ಗೆ.

- ಓದಲಾಗಿದೆ: 1. ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ:ನಅಇ 155 ಮೈಅಪ್ರಾ 2019, ದಿನಾಂಕ: 02.07.2021.
2. ಸದಸ್ಯ-ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಮೂಡಬಿದ್ರೆ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ, ಮೂಡಬಿದ್ರೆ ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ:ಮೂಯೋಪ್ರಾ/ಸಕಾ/ಮ.ಯೋ.ನಕ್ಕೆ ಅಂತಿಮ/2022-23/402, ದಿನಾಂಕ: 21.03.2023.
3. ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರ ಏಕ ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: DTCP 03 LPA 2017-18, ದಿನಾಂಕ: 26.06.2023.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (1)ರ ಆದೇಶದಲ್ಲಿ ಮೂಡಬಿದ್ರೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961 ರ ಕಲಂ 13(1) ರನ್ವಯ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (2)ರ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಮೂಡಬಿದ್ರೆ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು, ಮೂಡಬಿದ್ರೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿರುವ ಮಹಾಯೋಜನೆಯ ಕುರಿತು ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 13(1) ಮತ್ತು (2) ರನ್ವಯ ಅಗತ್ಯ ಕ್ರಮ ಜರುಗಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯ ನಕ್ಷೆಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ವರದಿಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿ ಸರ್ಕಾರದ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆಗೆ ಶಿಫಾರಸ್ಸಿನೊಂದಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡುವಂತೆ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರಿಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (3)ರ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕ ರವರು ಏಕ ಕಡತದಲ್ಲಿ ಮೂಡಬಿದ್ರೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು 2011ರಲ್ಲಿ 39557 ಇದ್ದು, 2031 ರಲ್ಲಿ 73,637 ಗಳಷ್ಟು ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗುವುದಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮೂಡಬಿದ್ರೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು 4913.95 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 1700.00 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ನಗರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ನಗರೀಕರಣದ ಎಲ್ಲೆಯೆಂದು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪಟ್ಟಣದ ಮುಂದಿನ ಯೋಜಿತ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ 1700.00 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಸತಿಗಾಗಿ 1044.39 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.61.43), ವಾಣಿಜ್ಯಕ್ಕಾಗಿ 149.49 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.8.79), ಕೈಗಾರಿಕೆಗಾಗಿ 46.52 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.2.74), ಸಾರ್ವಜನಿಕ/ ಅರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ 83.05 ಹೆಕ್ಟೇರ್, (ಶೇ.4.89) ಉದ್ಯಾನವನ ಮತ್ತು ಬಯಲು ಜಾಗಕ್ಕಾಗಿ 159.85 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.09.40) ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯುಕ್ತತೆಗಾಗಿ 1.43 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.0.08), ಎ.ಎಸ್.ಐ. ಸ್ಮಾರಕ 1.51 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.0.09) ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವಲಯಕ್ಕೆ 213.76 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.12.58) ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ವಲಯ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸದರಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 13(3) ರನ್ವಯ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಸರ್ಕಾರವು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಆದೇಶಿಸಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ನಅಇ 193 ಮೈಅಪ್ರಾ 2023(ಇ), ಬೆಂಗಳೂರು,

ದಿನಾಂಕ: 04.01.2025.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಿರುವ ಅಂಶಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ಮೂಡಬಿದ್ರೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ

ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 13(3)ರನ್ವಯ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದ ಗುರುತಾಗಿ ವರದಿ ಹಾಗೂ ನಕ್ಷೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರದ ಮುದ್ರೆಯನ್ನು ಹಾಕಲಾಗಿದೆ.

ಷರತ್ತು:-

ಈ ಆದೇಶದ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಒಂದು ವರ್ಷದವರೆಗೆ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಯಾವುದೇ ಭೂ ಉಪಯೋಗ ಬದಲಾವಣೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆದೇಶಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ,

(ಲತಾ.ಕೆ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
(ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಮತ್ತು ನಯೋಸೇ)
ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ.

PR-08

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಕೆಗಳು

ವಿಷಯ: ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆ, ಕೊಪ್ಪ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಬಗ್ಗೆ.

- ಓದಲಾಗಿದೆ: 1. ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ:ನಅಇ 200 ಮೈಅಪ್ರಾ 2022(ಇ),
ದಿನಾಂಕ: 20.09.2022.
2. ಸದಸ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ/ಮುಖ್ಯಾಧಿಕಾರಿಗಳು, ಕೊಪ್ಪ ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯಿತಿ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ, ಕೊಪ್ಪ ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ:ಪ.ಪಂ/ಕೊ/ಮ.ಯೋ/ ಸಿಆರ್/22-23, ದಿನಾಂಕ: 24.03.2022.
3. ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರ ಏಕ ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: DTCP 43 LPA 2017-18, ದಿನಾಂಕ: 07.07.2023.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (1)ರ ಆದೇಶದಲ್ಲಿ ಕೊಪ್ಪ ಪಟ್ಟಣದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961 ರ ಕಲಂ 13(1) ರನ್ವಯ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (2)ರ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಕೊಪ್ಪ ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯಿತಿ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು, ಕೊಪ್ಪ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿರುವ ಮಹಾಯೋಜನೆಯ ಕುರಿತು ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 13(1) ಮತ್ತು (2) ರನ್ವಯ ಅಗತ್ಯ ಕ್ರಮ ಜರುಗಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯ ನಕ್ಷೆಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ವರದಿಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿ ಸರ್ಕಾರದ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆಗೆ ಶಿಫಾರಸ್ಸಿನೊಂದಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡುವಂತೆ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರಿಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (3)ರ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರ ಏಕ ಕಡತದಲ್ಲಿ ಕೊಪ್ಪ ಪಟ್ಟಣದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು 2011ರಲ್ಲಿ 4993 ಇದ್ದು 2041ನೇ ಇಸವಿಗೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು ಸುಮಾರು 6000 ಗಳಷ್ಟು ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗುವುದಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕೊಪ್ಪ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು 229.60 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 227.59 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ನಗರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ನಗರೀಕರಣದ ಎಲ್ಲೆಯೆಂದು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕೊಪ್ಪ ಪಟ್ಟಣದ ಮುಂದಿನ ಯೋಜಿತ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ 227.59 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಸತಿಗಾಗಿ 148.67 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.65.32), ವಾಣಿಜ್ಯಕ್ಕಾಗಿ 19.62 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.8.62), ಕೈಗಾರಿಕೆಗಾಗಿ 0.12 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.0.05), ಸಾರ್ವಜನಿಕ/ ಅರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ 17.63 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.7.75), ಉದ್ಯಾನವನ ಮತ್ತು ಬಯಲು

ಜಾಗಕ್ಕಾಗಿ 4.83 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.2.12), ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯುಕ್ತತೆಗಾಗಿ 0.46 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.0.20) ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವಲಯಕ್ಕೆ 36.26 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.15.94) ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಮೀಸಲಿಟ್ಟು ಭೂ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ವಲಯ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸದರಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 13(3) ರನ್ವಯ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಸರ್ಕಾರವು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಆದೇಶಿಸಿದೆ.

**ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ನಅಇ 204 ಮೈಅಪ್ರಾ 2023(ಇ), ಬೆಂಗಳೂರು,
ದಿನಾಂಕ:04.01.2025.**

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಿರುವ ಅಂಶಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ಚಿಕ್ಕಮಗಳೂರು ಜಿಲ್ಲೆ, ಕೊಪ್ಪ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 13(3)ರನ್ವಯ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದ ಗುರುತಾಗಿ ವರದಿ ಹಾಗೂ ನಕ್ಷೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರದ ಮುದ್ರೆಯನ್ನು ಹಾಕಲಾಗಿದೆ.

ಷರತ್ತು:-

ಈ ಆದೇಶದ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಒಂದು ವರ್ಷದವರೆಗೆ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಯಾವುದೇ ಭೂ ಉಪಯೋಗ ಬದಲಾವಣೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆದೇಶಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ,
(ಲತಾ.ಕೆ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
(ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಮತ್ತು ನಯೋಸೇ)
ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ.

PR-09

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಕೆಗಳು

ವಿಷಯ: ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆ, ಅರಕಲಗೂಡು ನಗರ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಬಗ್ಗೆ.

- ಓದಲಾಗಿದೆ: 1. ಸರ್ಕಾರದ ಅಧಿಸೂಚನೆ ಸಂಖ್ಯೆ: ನಅಇ 273 ಮೈಅಪ್ರಾ 2014, ದಿನಾಂಕ: 23.06.2014.
2. ಸದಸ್ಯ-ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಅರಕಲಗೂಡು ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ, ಅರಕಲಗೂಡು ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ:ಸ್ಥ.ಯೋ.ಪ್ರಾ.ಅ.ಗೂಡು/ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಮಹಾಯೋಜನೆ/ 01/ 2022-23, ದಿನಾಂಕ: 12.07.2023.
3. ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರು ರವರ ಏಕ ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ:DTCP 47 LPA 2017-18, ದಿನಾಂಕ: 04.08.2023.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (1)ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅಧಿಸೂಚನೆಯಲ್ಲಿ ಅರಕಲಗೂಡು ನಗರ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961 ರ ಕಲಂ 4(ಎ) ರನ್ವಯ ಘೋಷಿಸಿ ಆದೇಶಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (2)ರ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಸದಸ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು, ಅರಕಲಗೂಡು ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ, ಅರಕಲಗೂಡು ಇವರು ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 9 ರಿಂದ 12 ರನ್ವಯ ಕ್ರಮವಹಿಸಿ, ಅರಕಲಗೂಡು ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಸ್ಥಳೀಯ

ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಮಹಾಯೋಜನೆ(ತಾತ್ಕಾಲಿಕ)ಯ ನಕ್ಷೆಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ವರದಿಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿ, ಸದರಿ ಕಾಯ್ದೆಯ ಕಲಂ 13(1) ರನ್ವಯ ಸರ್ಕಾರದ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆಗೆ ಶಿಫಾರಸ್ಸಿನೊಂದಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡುವಂತೆ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರಿಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (3)ರ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರು ಏಕ ಕಡತದಲ್ಲಿ, ಅರಕಲಗೂಡು ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು 2011ರಲ್ಲಿ 20821 ಇದ್ದು, 30 ವರ್ಷಗಳ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಗೆ ಅಂದರೆ, 2041ನೇ ಇಸವಿಗೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು ಸುಮಾರು 28242 ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗುವುದಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಅರಕಲಗೂಡು ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು 2466.61 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 775.32 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ನಗರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ನಗರೀಕರಣದ ಎಲ್ಲೆಯೆಂದು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961 ರಲ್ಲಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿರುವ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಅರಕಲಗೂಡು ಪಟ್ಟಣದ ಯೋಜಿತ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ 775.32 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಸತಿಗಾಗಿ 489.62 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.63.15), ವಾಣಿಜ್ಯಕ್ಕಾಗಿ 37.94 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.4.89), ಕೈಗಾರಿಕೆಗಾಗಿ 1.84 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.0.24), ಸಾರ್ವಜನಿಕ/ ಅರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ 38.77 ಹೆಕ್ಟೇರ್, (ಶೇ.5.0) ಉದ್ಯಾನವನ ಮತ್ತು ಬಯಲು ಜಾಗಕ್ಕಾಗಿ 77.52 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.10.0) ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯುಕ್ತತೆಗಾಗಿ 1.66 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.0.21), ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವಲಯಕ್ಕೆ 127.97 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.16.51) ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ವಲಯ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸದರಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 13(1) ರನ್ವಯ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಸರ್ಕಾರವು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಆದೇಶಿಸಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ನಅಇ 251 ಮೈಅಪ್ರಾ 2023(ಇ), ಬೆಂಗಳೂರು,
ದಿನಾಂಕ: 04.01.2025.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಿರುವ ಅಂಶಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ಹಾಸನ ಜಿಲ್ಲೆ, ಅರಕಲಗೂಡು ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 13(1) ರನ್ವಯ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದ ಗುರುತಾಗಿ ವರದಿ ಹಾಗೂ ನಕ್ಷೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರದ ಮುದ್ರೆಯನ್ನು ಹಾಕಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆದೇಶಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ,

(ಲತಾ.ಕೆ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
(ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಮತ್ತು ನಯೋಸೇ)
ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಕೆಗಳು

ವಿಷಯ: ಚಾಮರಾಜನಗರ ಜಿಲ್ಲೆ, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಬಗ್ಗೆ.

- ಓದಲಾಗಿದೆ: 1. ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ:ನಅಇ 111 ಮೈಅಪ್ರಾ 2019, ದಿನಾಂಕ: 18.03.2022.
2. ಮುಖ್ಯಾಧಿಕಾರಿಗಳು/ಸದಸ್ಯ-ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು, ಪುರಸಭೆ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಪುಗು/ಕಂಶಾ/ಗು.ಪೇಟೆ-ಮಹಾಯೋಜನೆ/2023-24, ದಿನಾಂಕ: 16.06.2023.
3. ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರ ಏಕ ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: DTCP 42 LPA 2017-18, ದಿನಾಂಕ: 31.07.2023.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (1)ರ ಆದೇಶದಲ್ಲಿ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961 ರ ಕಲಂ 13(1) ರನ್ವಯ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (2)ರ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಪುರಸಭೆ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿರುವ ಮಹಾಯೋಜನೆಯ ಕುರಿತು ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 13(1) ಮತ್ತು (2) ರನ್ವಯ ಅಗತ್ಯ ಕ್ರಮ ಜರುಗಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯ ನಕ್ಷೆಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ವರದಿಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿ ಸರ್ಕಾರದ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆಗೆ ಶಿಫಾರಸ್ಸಿನೊಂದಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡುವಂತೆ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರಿಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (3)ರ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರ ಏಕ ಕಡತದಲ್ಲಿ ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು 2011ರಲ್ಲಿ 28105 ಇದ್ದು, 2031 ರಲ್ಲಿ 40900 ಗಳಷ್ಟು ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗುವುದಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು 533.43 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ 533.43 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ನಗರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ನಗರೀಕರಣದ ಎಲ್ಲೆಯೆಂದು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಪಟ್ಟಣದ ಮುಂದಿನ ಯೋಜಿತ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ 533.43 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಸತಿಗಾಗಿ 261.74 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.50.94), ವಾಣಿಜ್ಯಕ್ಕಾಗಿ 37.20 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.07.24), ಕೈಗಾರಿಕೆಗಾಗಿ 15.76 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.03.07), ಸಾರ್ವಜನಿಕ/ ಅರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ 50.04 ಹೆಕ್ಟೇರ್(ಶೇ.09.74), ಉದ್ಯಾನವನ ಮತ್ತು ಬಯಲು ಜಾಗಕ್ಕಾಗಿ 54.24 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.10.56), ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯುಕ್ತತೆಗಾಗಿ 01.62 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.0.31) ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವಲಯಕ್ಕೆ 93.24 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.18.14) ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಮೀಸಲಿಟ್ಟು ಭೂ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ವಲಯ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸದರಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 13(3) ರನ್ವಯ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಸರ್ಕಾರವು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಆದೇಶಿಸಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ನಅಇ 240 ಮೈಅಪ್ರಾ 2023(ಇ), ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ:04.01.2025.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಿರುವ ಅಂಶಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 13(3)ರನ್ವಯ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದ ಗುರುತಾಗಿ ವರದಿ ಹಾಗೂ ನಕ್ಷೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರದ ಮುದ್ರೆಯನ್ನು ಹಾಕಲಾಗಿದೆ.

ಷರತ್ತು:-

ಈ ಆದೇಶದ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಒಂದು ವರ್ಷದವರೆಗೆ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಯಾವುದೇ ಭೂ ಉಪಯೋಗ ಬದಲಾವಣೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಕ್ಕದ್ದಲ್ಲ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆದೇಶಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ,

(ಲತಾ.ಕೆ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
(ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಮತ್ತು ನಯೋಸೇ)
ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ.

PR-11

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಗಳು

ವಿಷಯ: ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ, ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯತ್ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಬಗ್ಗೆ.

- ಓದಲಾಗಿದೆ:
1. ಸರ್ಕಾರದ ಅಧಿಸೂಚನೆ ಸಂಖ್ಯೆ: ನಅಇ 274 ಮೈಅಪ್ರಾ 2013, ದಿನಾಂಕ: 09.07.2013 ಮತ್ತು ತಿದ್ದುಪಡಿ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ನಅಇ 292 ಮೈಅಪ್ರಾ 2017, ದಿನಾಂಕ: 22.03.2018.
 2. ಸದಸ್ಯ-ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ, ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯತ್ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ, ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ರವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಬೆ.ಪ.ಪಂ.ಯೋ.ಪ್ರ/ತಾ.ಅ/01/2023-24, ದಿನಾಂಕ: 21.02.2024.
 3. ಆಯುಕ್ತರು, ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳು ಹಾಗೂ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಆಯುಕ್ತಾಲಯ ರವರ ಟಿಪ್ಪಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ:DTCP 25 LPA 2017-18, ದಿನಾಂಕ: 26.07.2024.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (1)ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅಧಿಸೂಚನೆಯಲ್ಲಿ ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯತ್ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961 ರ ಕಲಂ 4(ಎ) ರನ್ವಯ ಘೋಷಿಸಿ, ಇದೇ ಕಾಯ್ದೆ ಕಲಂ 2(7)(ಬಿ)ರನ್ವಯ ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯತಿಯೇ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವಾಗಿ ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಆದೇಶಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (2)ರ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಸದಸ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು, ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯತ್ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ, ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ಇವರು ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 9 ರಿಂದ 12 ರನ್ವಯ ಕ್ರಮವಹಿಸಿ, ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯತ್ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಮಹಾಯೋಜನೆ (ತಾತ್ಕಾಲಿಕ)ಯ ನಕ್ಷೆಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ವರದಿಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿ, ಸದರಿ ಕಾಯ್ದೆಯ ಕಲಂ 13(1) ರನ್ವಯ ಸರ್ಕಾರದ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆಗೆ ಶಿಫಾರಸ್ಸಿನೊಂದಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿಕೊಡುವಂತೆ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರಿಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (೩)ರ ಆಯುಕ್ತರು, ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳು ಹಾಗೂ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಆಯುಕ್ತಾಲಯ ರವರು ಏಕ ಕಡತದಲ್ಲಿ ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು ೨೦೧೧ರಲ್ಲಿ ೭೭೪೬ ಇದ್ದು, ೩೦ ವರ್ಷಗಳ ಯೋಜನಾ ಅವಧಿಗೆ ಅಂದರೆ, ೨೦೪೧ನೇ ಇಸವಿಗೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು ಸುಮಾರು ೯೮೦೦ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗುವುದಾಗಿ ಅಂದಾಜಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ತಯಾರಿಸಲಾಗಿದೆ. ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ಪಟ್ಟಣದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು ೮೮೭.೦ ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ೫೩೫.೨೨ ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ನಗರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ನಗರೀಕರಣದ ಎಲ್ಲೆಯೆಂದು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, ೧೯೬೧ ರಲ್ಲಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿರುವ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ ಪಟ್ಟಣದ ಯೋಜಿತ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ೫೩೫.೨೨ ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಸತಿಗಾಗಿ ೩೩೬.೧೨ ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.೬೨.೮೦), ವಾಣಿಜ್ಯಕ್ಕಾಗಿ ೩೨.೦೮ ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.೫.೯೯), ಕೈಗಾರಿಕೆಗಾಗಿ ೧೦.೮೫ ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.೨.೦೩), ಸಾರ್ವಜನಿಕ/ ಅರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ ೪೧.೭೬ ಹೆಕ್ಟೇರ್, (ಶೇ.೭.೮೦) ಉದ್ಯಾನವನ ಮತ್ತು ಬಯಲು ಜಾಗಕ್ಕಾಗಿ ೪೫.೬೩ ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.೮.೫೩) ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯುಕ್ತತೆಗಾಗಿ ೩.೬೦ ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.೦.೬೭), ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವಲಯಕ್ಕೆ ೬೫.೧೮ ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.೧೨.೧೮) ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ವಲಯ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸದರಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, ೧೯೬೧ರ ಕಲಂ ೧೩(೧) ರನ್ವಯ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಸರ್ಕಾರವು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಆದೇಶಿಸಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ನಅಇ ೨೯೮ ಮೈಅಪ್ರಾ ೨೦೨೪(ಇ), ಬೆಂಗಳೂರು.

ದಿನಾಂಕ:೦೪.೦೧.೨೦೨೫.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಿರುವ ಅಂಶಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆ, ಬೆಳ್ತಂಗಡಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, ೧೯೬೧ರ ಕಲಂ ೧೩(೧)ರನ್ವಯ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದ ಗುರುತಾಗಿ ವರದಿ ಹಾಗೂ ನಕ್ಷೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರದ ಮುದ್ರೆಯನ್ನು ಹಾಕಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆದೇಶಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ,

(ಲ.ತಾ.ಕೆ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
(ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಮತ್ತು ನಯೋಸೇ)
ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಕೆಗಳು

ವಿಷಯ: ಬಾಗಲಕೋಟೆ ಜಿಲ್ಲೆ, ಕೆರೂರ ಪಟ್ಟಣದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಬಗ್ಗೆ.

- ಉಲ್ಲೇಖ:** 1. ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ನಅಇ 55 ಬೆಂಗಳೂರು 2022(ಇ), ದಿನಾಂಕ:24.03.2022.
2. ಸದಸ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು, ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯಿತಿ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ, ಕೆರೂರ ಇವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ: ಪಪಂಯೋಪ್ರಾ/ ತಾಂತ್ರಿಕ/ ಮ.ಯೋ/ 2023-24/130, ದಿನಾಂಕ:08.09.2023
3. ನಿರ್ದೇಶಕರು, ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆ ರವರ ಏಕಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ:DTCP-143-MISC-2017-18, ದಿನಾಂಕ:10.11.2023.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (1)ರ ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶದಲ್ಲಿ ಕೆರೂರ ಪಟ್ಟಣದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (2)ರ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಕೆರೂರ ಪಟ್ಟಣ ಪಂಚಾಯಿತಿ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು, ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ 1961ರ ಕಲಂ 13(1)ರನ್ವಯ ಕ್ರಮ ಜರುಗಿಸಿದ್ದು, ದಿನಾಂಕ:21.10.2022 ಮತ್ತು ದಿನಾಂಕ:19.11.2022 ರಂದು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಂದ ಸಲಹೆ/ಸೂಚನೆ/ಆಕ್ಷೇಪಣೆಗಳನ್ನು ಆಹ್ವಾನಿಸಿ ಉದಯ ವಾಣಿ ಮತ್ತು ಬನಶ್ರೀವಾಣಿ ದಿನಪತ್ರಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ದಿನಾಂಕ:09.11.2022 ರಂದು ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಪ್ರಕಟಣೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದ್ದು, ನಿಗದಿತ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಂದ ಒಟ್ಟು 07 ಆಕ್ಷೇಪಣೆಗಳು ಸ್ವೀಕೃತವಾಗಿದ್ದು, ಈ ಪೈಕಿ 04 ಆಕ್ಷೇಪಣೆಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿರುವುದಾಗಿ ವರದಿ ಮಾಡಿರುತ್ತದೆ. ಅದರಂತೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಕೆರೂರ ಪಟ್ಟಣದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಮಹಾಯೋಜನೆ (ಅಂತಿಮ) ಅನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿ, ವಿಷಯವನ್ನು ಪ್ರಾಧಿಕಾರದ ಸಭೆಯ ದಿನಾಂಕ: 15.03.2022 ರ ವಿಷಯ ಸಂಖ್ಯೆ:04 ರಲ್ಲಿ ಮಂಡಿಸಿ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961 ರ ಕಲಂ 13(3) ರ ಪ್ರಕಾರ ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆಗಾಗಿ ಸಲ್ಲಿಸಲು ತೀರ್ಮಾನ ಕೈಗೊಂಡು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ (3)ರ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರ ರವರ ಏಕಕಡತದಲ್ಲಿ ಬಾಗಲಕೋಟೆ ಜಿಲ್ಲೆ, ಕೆರೂರ ಪಟ್ಟಣದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು 2011 ರಲ್ಲಿ 19,731 ಇದ್ದು 2041 ನೇ ಇಸವಿಗೆ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು ಸುಮಾರು 28,455 ಆಗಬಹುದೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಕೆರೂರ ಪಟ್ಟಣದ ಜನಸಂಖ್ಯೆ, ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿಗತಿ, ಹಾಲಿ ಬೆಳವಣಿಗೆಯ ಗತಿ, ರಸ್ತೆಗಳ ಹಾಲಿ ಪರಿಚಲನೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಸಮಸ್ಯೆಗಳನ್ನು ವಿಶ್ಲೇಷಿಸಿ ಯೋಜನಾ ತತ್ವಗಳಿಗನುಗುಣವಾಗಿ ಮಹಾಯೋಜನೆ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿದ್ದು, ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ 1961 ರ ಕಲಂ 9 ರಿಂದ 12 ರವರೆಗೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿರುವ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಗಣಿಸಿ, ಪಟ್ಟಣದ ಯೋಜಿತ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ 403.28 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಸತಿಗಾಗಿ 227.88 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.56.51), ವಾಣಿಜ್ಯಕ್ಕಾಗಿ 32.82 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.8.14), ಕೈಗಾರಿಕೆಗಾಗಿ 7.85 ಹೆಕ್ಟೇರ್, (ಶೇ.1.95), ಸಾರ್ವಜನಿಕ/ಅರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ 24.08 ಹೆಕ್ಟೇರ್, (ಶೇ.5.97), ಉದ್ಯಾನವನ ಮತ್ತು ಬಯಲು ಜಾಗಕ್ಕಾಗಿ 23.55 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.5.84), ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯುಕ್ತತೆಗಾಗಿ 3.57 ಹೆಕ್ಟೇರ್, (ಶೇ.0.88) ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ/ ಸಂಪರ್ಕ ವಲಯಕ್ಕೆ 83.53 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ. 20.71) ಮೀಸಲಿಟ್ಟು ಭೂ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ವಲಯ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸದರಿ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ 1961ರ ಕಲಂ 13(3) ರನ್ವಯ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ನಿಯಮಾನುಸಾರ ಪರಿಶೀಲಿಸಿದೆ. ಅದರಂತೆ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಆದೇಶ.

**ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ನಅಇ 55 ಬೆಂಗಳೂರು 2022 (ಇ),
ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ:04.01.2025**

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಿರುವ ಅಂಶಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಬಾಗಲಕೋಟೆ ಜಿಲ್ಲೆ, ಕೆರೂರ ಪಟ್ಟಣದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ರೂಪಿಸಿರುವ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 13(3)ರನ್ವಯ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಷರತ್ತುಗಳಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಸರ್ಕಾರದ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದ ಗುರುತಾಗಿ ವರದಿ ಹಾಗೂ ನಕ್ಷೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರದ ಮುದ್ರೆಯನ್ನು ಹಾಕಲಾಗಿದೆ.

ಷರತ್ತು: ಈ ಆದೇಶದ ದಿನಾಂಕದಿಂದ 01 ವರ್ಷಗಳವರೆಗೆ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಯಾವುದೇ ಭೂ ಉಪಯೋಗ ಬದಲಾವಣೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಕೂಡದು.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆಜ್ಞಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ

(ಲತಾ.ಕೆ),

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
(ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಮತ್ತು ನಯೋಸೇ),
ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ.

PR-13

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಗಳು

ವಿಷಯ: ಪಾವಗಡ ಪಟ್ಟಣದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಬಗ್ಗೆ.

- ಓದಲಾಗಿದೆ:** 1. ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ನಅಇ 75 ಬೆಂಗಳೂರು 2022, ದಿನಾಂಕ:30.05.2022.
2. ಸದಸ್ಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳು, / ಮುಖ್ಯಾಧಿಕಾರಿಗಳು ಪುರಸಭೆ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಪಾವಗಡ ಇವರ ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ:ಪಾ.ಸ್ಥ.ಯೋ.ಪ್ರಾ/ಮಹಾಯೋಜನೆ/2022-23/609, ದಿನಾಂಕ:18.08.2023.
3. ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರ ಏಕ ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: DTCP-10-MPP-2016-17, ದಿನಾಂಕ:05.10.2023.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ ಕ್ರಮಾಂಕ (1) ರ ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶದಲ್ಲಿ ಪಾವಗಡ ಪಟ್ಟಣದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ 1961ರ ಕಲಂ 13(1) ರನ್ವಯ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿದೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ ಕ್ರಮಾಂಕ(2)ರ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಪಾವಗಡ ಪುರಸಭೆ ಯೋಜನಾ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಪಾವಗಡ ಪಟ್ಟಣದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶಕ್ಕೆ ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿರುವ ಮಹಾಯೋಜನೆ ಕುರಿತು ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ 1961ರ ಕಲಂ 13(1) ಮತ್ತು (2) ರನ್ವಯ

ಕ್ರಮ ಜರುಗಿಸಿ ಮಹಾಯೋಜನೆ ನಕ್ಷೆಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ವರದಿಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಿ ಸರ್ಕಾರದ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆಗೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ ಕ್ರಮಾಂಕ (3) ರ ಏಕ ಕಡತದಲ್ಲಿ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ರವರು ಪಾವಗಡ ಪಟ್ಟಣದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಜನಸಂಖ್ಯೆಯು 2011ರಲ್ಲಿ 28486 ಇದ್ದು, 2031 ರಲ್ಲಿ 39000 ಆಗಬಹುದೆಂದು ಅಂದಾಜಿಸಿ, ಪಾವಗಡ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಒಟ್ಟು 675.00 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ವಿಸ್ತೀರ್ಣದಲ್ಲಿ 675,00 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ನಗರೀಕರಣ ಎಲ್ಲೆಯೆಂದು ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ರೂಪಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಪಟ್ಟಣದ ಯೋಜಿತ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ 675,00 ಹೆಕ್ಟೇರ್ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಸತಿಗಾಗಿ 315.96 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ 55.68), ವಾಣಿಜ್ಯಕ್ಕಾಗಿ 41.10 (07.24), ಕೈಗಾರಿಕೆಗಾಗಿ 17.93 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (3.16), ಸಾರ್ವಜನಿಕ/ಅರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯೋಗಕ್ಕೆ, 28.28 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ. 4.99), ಉದ್ಯಾನವನ ಮತ್ತು ಬಯಲು ಜಾಗಕ್ಕಾಗಿ 30.66 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ.05.40), ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಉಪಯುಕ್ತತೆಗಾಗಿ 0.31 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ. 0.05) ಹಾಗೂ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ವಲಯಕ್ಕೆ 133.26 ಹೆಕ್ಟೇರ್ (ಶೇ 23.48) ಪ್ರದೇಶವನ್ನು ಮೀಸಲಿಟ್ಟು ಭೂ ಉಪಯೋಗವನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಮಹಾಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅನುಷ್ಠಾನಕ್ಕೆ ತರಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ವಲಯ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಸದರಿ ಮಹಾ ಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ 1961ರ ಕಲಂ 13(3) ರನ್ವಯ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲು ಶಿಫಾರಸ್ಸು ಮಾಡಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಸದರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ನಿಯಮಾನುಸಾರ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಆದೇಶ.

**ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ನಅಇ 203 ಬೆಂರೂಪ್ರಾ 2023,
ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ:04.01.2025.**

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಿರುವ ಅಂಶಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ಪಾವಗಡ ಪಟ್ಟಣದ ಸ್ಥಳೀಯ ಯೋಜನಾ ಪ್ರದೇಶದ ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ನಗರ ಮತ್ತು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಯೋಜನಾ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ರ ಕಲಂ 13(3) ರನ್ವಯ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಷರತ್ತುಗಳಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಸರ್ಕಾರದ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆಯನ್ನು ನೀಡಲಾಗಿದೆ. ಮಹಾಯೋಜನೆಗೆ ಅಂತಿಮ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದ ಗುರುತಾಗಿ ವರದಿ ಹಾಗೂ ನಕ್ಷೆಗಳ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರದ ಮುದ್ರೆಯನ್ನು ಹಾಕಲಾಗಿದೆ.

ಷರತ್ತು:

ಈ ಆದೇಶದ ದಿನಾಂಕದಿಂದ ಒಂದು ವರ್ಷಗಳವರೆಗೂ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಯಾವುದೇ ಭೂ ಉಪಯೋಗ ಬದಲಾವಣೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸಕೂಡದು.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆದೇಶಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ

(ಲತಾ.ಕೆ)

ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
(ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ ಮತ್ತು ನಯೋಸೇ)
ನಗರಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಇಲಾಖೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಕೆಗಳು

ವಿಷಯ:- ಸಾಗರಮಾಲಾ ಯೋಜನೆಯಡಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ ಯೋಜನೆಗಳ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚಕ್ಕೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಓದಲಾಗಿದೆ: ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾಧಿಕಾರಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಇವರ ಪತ್ರಸಂಖ್ಯೆ:ಬಂಜಸಾ-61/ಅಭಿವೃದ್ಧಿ-II/2014, ದಿನಾಂಕ:26.10.2024.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾಧಿಕಾರಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಇವರು ಕೇಂದ್ರ ಪುರಷ್ಕೃತ ಸಾಗರಮಾಲಾ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಕಂಡ 6 ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ರೂ. 402.20 ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಪೈಕಿ ಕ್ರ.ಸಂ. 1 ರಿಂದ 5 ರಲ್ಲಿನ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಭರಿಸಲಿದ್ದು ಹಾಗೂ ಕ್ರ.ಸಂ. (6) ರಲ್ಲಿನ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅನುದಾನದಡಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.

(ರೂ. ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ ಸಂ	ಯೋಜನೆ	ಅನುಮೋದಿತ ಯೋಜನೆಯ ಮೊತ್ತ
1	ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ 250 ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ಕೋಸ್ಟಲ್ ಬರ್ತ್ ನಿರ್ಮಾಣ	61.00
2	ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ದಕ್ಷಿಣ ಬ್ರೇಕ್‌ವಾಟರ್ ಅನ್ನು 145 ಮೀ ವಿಸ್ತರಣೆ ಮತ್ತು 1160 ಮೀ ಹೊಸ ಉತ್ತರ ಬ್ರೇಕ್‌ವಾಟರ್ ನಿರ್ಮಾಣ.	215.00
3	ಹಳೆ ಬಂದರು ಮಂಗಳೂರು (ಬೆಂಗಳೂರು) ನಲ್ಲಿ ಕ್ಯಾಪಿಟಲ್ ಡ್ರೆಡ್ಜಿಂಗ್	29.00
4	ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕುಮಟಾ ತಾಲೂಕಿನ ತದಡಿ-ಅಘನಾಶಿನಿ ಜಲಮಾರ್ಗದ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	20.00
5	ಕರ್ನಾಟಕದ ಆಲಮಟ್ಟಿಯಿಂದ ಬಾಗಲಕೋಟೆಯವರೆಗೆ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	12.20
6	ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಗೋ ಮತ್ತು ಕ್ರೂಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗೆ ಸಂಬಂಧಿತ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಲಕ್ಷದ್ವೀಪಕ್ಕೆ ಮೀಸಲಾದ ಜಿಟ್ಟಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	65.00
	ಒಟ್ಟು	402.20

ಮೇಲಿನ ಆರು ಯೋಜನೆಗಳ ಪೈಕಿ ಕೆಳಕಂಡ ಮೂರು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕ್ರ. ಸಂ	ಯೋಜನೆ	ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ಸಂಖ್ಯೆ	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ (₹ ಕೋಟಿ)	ಕೇಂದ್ರದ ಪಾಲು (₹ ಕೋಟಿ)	ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲು (₹ ಕೋಟಿ)
1	ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ 250 ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ಕೋಸ್ಟಲ್ ಬರ್ತ್ ನಿರ್ಮಾಣ	C2- 25021 /11/2017 -SM- PART-II dated: 15-09-2017	PWD 125 PSP 2017 dt: 21-03-2018	61.00	25.00	36.00
2	ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ದಕ್ಷಿಣ ಬ್ರೇಕ್‌ವಾಟರ್ ಅನ್ನು 145 ಮೀ ವಿಸ್ತರಣೆ ಮತ್ತು 1160 ಮೀಟರ್‌ನ ಹೊಸ ಉತ್ತರ ಬ್ರೇಕ್‌ವಾಟರ್ ನಿರ್ಮಾಣ.	C2- 25021 /11/2017 -SM (PART-III) dated: 27-09-2017	PWD 127 PSP 2017 dated: 21-03-2018	215.00	50.00	165.00
3	ಹಳೆ ಬಂದರು ಮಂಗಳೂರು (ಬೆಂಗಳೂರು) ನಲ್ಲಿ ಕ್ಯಾಪಿಟಲ್ ಡ್ರೈಡಿಂಗ್	C2-25021/ 11/2017-S M- PART I: Dt.14.09.2017	PWD 124 PSP 2017, Dt. 21.03.2018	29.00	14.50	14.50

ಉಳಿದಂತೆ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಮೂರು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ಐಡಿಡಿ/166/PSP/2021, ದಿನಾಂಕ:12-04-2022 ರಲ್ಲಿ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕ್ರ. ಸಂ	ಯೋಜನೆ	ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ಸಂಖ್ಯೆ	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ (₹ ಕೋಟಿ)	ಕೇಂದ್ರದ ಪಾಲು (₹ ಕೋಟಿ)	ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲು (₹ ಕೋಟಿ)
1.	ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕುಮಟಾ ತಾಲೂಕಿನ ತದಡಿ-ಅಘನಾಶಿನಿ ಜಲಮಾರ್ಗದ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	P2-25021/31/ 2021-SM (e349104) Dt.22.03.2022	G.O. No IDD 166 PSP 2021 (E-518490), Dt: 12-04-2022	20.00	10.00	10.00
2.	ಕರ್ನಾಟಕದ ಆಲಮಟ್ಟಿಯಿಂದ ಬಾಗಲಕೋಟೆವರೆಗೆ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	P2-25021/33 /2021-SM (e 349176) Dt.14.03.2022	G.O. No IDD 166 PSP 2021 (E- 518490), Dt: 12-04-2022	12.20	6.10	6.10
3.	ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಗೋ ಮತ್ತು ಕ್ರೂಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗೆ ಸಂಬಂಧಿತ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಲಕ್ಷದ್ವೀಪಕ್ಕೆ ಮೀಸಲಾದ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	P2-25021/26/ 2021-SM (e348233) Dt.20.07.2022	IDD 166 PSP 2021 (E- 518490), Dt: 12-04-2022	65.00	65.00	-

ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾಧಿಕಾರಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಇವರು ಮೇಲಿನ ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ನ್ಯಾಯಾಲಯ ಪ್ರಕರಣಗಳು ಮತ್ತು ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ವಿಳಂಬದಿಂದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದ್ದು, ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲಿನ ಅನುದಾನವೂ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಗೋ ಮತ್ತು ಕ್ರೂಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಲಕ್ಷದ್ವಿಪಕ್ಷ ಮೀಸಲಾದ ಜೆಟ್ಟಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯ ವೆಚ್ಚವು ಸಹ ರೂ.65.00 ಕೋಟಿಗಳಿಂದ ರೂ 75.75 ಕೋಟಿಗಳಿಗೆ ಪರಿಷ್ಕೃತಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಸದರಿ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಮೊತ್ತಕ್ಕೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆ ಕೋರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಅನುದಾನ ಲಭ್ಯವಾಗದಿದ್ದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತವಾದ ರೂ.10.75 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಭರಿಸಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಮೇಲಿನ 06 ಯೋಜನೆಗಳ ವೆಚ್ಚವು ರೂ.402.20 ಕೋಟಿಯಿಂದ ರೂ.471.20 ಕೋಟಿಗಳಿಗೆ ಪರಿಷ್ಕೃತಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಆದ್ದರಿಂದ ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಗೋ ಮತ್ತು ಕ್ರೂಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಲಕ್ಷದ್ವಿಪಕ್ಷ ಮೀಸಲಾದ ಜೆಟ್ಟಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಮೊತ್ತಕ್ಕೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಅನುದಾನ ಲಭ್ಯವಾಗದಿದ್ದಲ್ಲಿ, ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತವಾದ ರೂ.10.75 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಭರಿಸಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆಂದು ತಿಳಿಸಿ, ಕಾಮಗಾರಿಯ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ರೂ. 75.75 ಕೋಟಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವಂತೆ ಮತ್ತು ಮೇಲಿನ 06 ಯೋಜನೆಗಳ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆಯೊಂದಿಗೆ ಅಗತ್ಯ ಅನುದಾನ ಒದಗಿಸುವಂತೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾಧಿಕಾರಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಇವರು ಕೋರಿರುತ್ತಾರೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಸರ್ಕಾರವು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಆದೇಶಿಸಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: IDD 166 PSP 2021, ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ:04.01.2025.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಿರುವ ಅಂಶಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ಕೇಂದ್ರ ಪುರಸ್ಕೃತ ಸಾಗರಮಾಲ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿರುವ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಯೋಜನೆಗಳ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಗಳಿಗೆ ಕೆಲವು ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ.

- 1) ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ 250 ಮೀ. ಉದ್ದದ ಕೋಸ್ಟಲ್ ಬರ್ತ್ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾಮಗಾರಿಯ ರೂ.73.00 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಗೆ ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತ ರೂ.12.00 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಒದಗಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ.
- 2) ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ದಕ್ಷಿಣ ದಿಕ್ಕಿನ ಬ್ರೇಕ್ ವಾಟರ್‌ನ 146 ಮೀ. ವಿಸ್ತರಣೆ ಮತ್ತು ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ 1160 ಮೀ. ಹೊಸ ಬ್ರೇಕ್ ವಾಟರ್ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾಮಗಾರಿಯ ರೂ. 249.00 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಗೆ ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತ ರೂ.34.00 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಒದಗಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ.
- 3) ಹಳೆ ಬಂದರು ಮಂಗಳೂರು (ಬೆಂಗಳೂರು)ನಲ್ಲಿ ಕ್ಯಾಪಿಟಲ್ ಡ್ರೆಡ್ಜಿಂಗ್ ಕಾಮಗಾರಿಯ ರೂ.35.50 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಗೆ ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತ ರೂ.6.50 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಒದಗಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ.

- 4) ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕುಮಟಾ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ತದಡಿ-ಅಘನಾಶಿನಿ ಜಲಮಾರ್ಗದ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯ ರೂ.24.10 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಗೆ ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತ ರೂ.4.10 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಒದಗಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ.
- 5) ಕರ್ನಾಟಕದ ಆಲಮಟ್ಟಿಯಿಂದ ಬಾಗಲಕೋಟೆಯವರೆಗೆ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯ ರೂ.13.85 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಗೆ ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತ ರೂ.1.65 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಒದಗಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ.
- 6) ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಗೋ ಮತ್ತು ಕ್ರೂಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಲಕ್ಷದ್ವೀಪಕ್ಕೆ ಮೀಸಲಾದ ಜಿಟ್ಟಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ರೂ.75.75 ಕೋಟಿಗಳಿಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆ ಕೋರಿ ಸಲ್ಲಿಸಿರುವ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಒಂದು ವೇಳೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಅನುದಾನ ಲಭ್ಯವಾಗದಿದ್ದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತವಾದ ರೂ. 10.75 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಭರಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ.

ಷರತ್ತುಗಳು:

1. ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವ ಮುನ್ನ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
2. ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿಯೇ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
3. ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ(6)ರ ಯೋಜನೆಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಅನುದಾನ ಲಭ್ಯವಾಗದಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತ ರೂ.10.75 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಭರಿಸಲು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸಿ ಅನುಮೋದನೆ ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.

ಈ ಆದೇಶವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಟಿಪ್ಪಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ:ಆಇ 166 ವೆಚ್ಚ-1/2022, ದಿನಾಂಕ:04.12.2024ರಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ಸಹಮತಿಯ ಮೇರೆಗೆ ಹಾಗೂ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ವಿಷಯ ಸಂಖ್ಯೆ:ಸಿ.702/2024, ದಿನಾಂಕ:13.12.2024 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ಸಹಮತಿಯ ಮೇರೆಗೆ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆಜ್ಞಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ,

(ನಾಗರತ್ನಮ್ಮ ಜಿ)
ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ. (ಬಂದರು)

PROCEEDINGS OF THE GOVERNMENT OF KARNATAKA

Sub: Mandating the submission of application through Online for obtaining citizen services from urban Local Bodies- Ease of Doing Business.

Ref: 1. EODB Coordination committee meetings held on Dated:07.06.2024 and 25.07.2024 under the chairpersonship of ACS cum Development Commissioner to the Government.
2. Government Order No.UDD 88 GEL 2020, Bengaluru, Dated: 23.09.2020.

~*****~

PREAMBLE:

Karnataka Government has been progressively working towards simplifying the business regulatory procedures in the State. Directorate of Municipal Administration under Urban Development Department has implemented online systems i.e., Jalanidhi (water and UGD permission), Water bill payment, Construction permits, Vyapar (Trade License issuance), Nirman (Building Plan Approval), e-Aasthi (Khata issuance and Change of Property ownership) and Property tax Calculator across Urban Local Bodies to provide efficient service delivery to businesses and citizens.

Further, vide reference (1), directives have been issued to all concerned departments for compulsory usage of online system and ensure cash-less, paper-less and face-less service delivery to applicants (as applicable). The online system must facilitate applicants to fill up the online application, upload documents, application submission, e-payment, tracking of application status (workflow based), and downloading the interim/ final digitally signed certificates. The applicant must receive SMS and Email notifications at critical stages of application processing such as application submission, query submission & response as well as approval/rejection and other stages, as applicable. The system shall also provide an online functionality for Third Parties (such as banking institutions etc.) to verify the authenticity of the approval granted by the Department based on unique number.

As explained above, the Government has decided to modify the Government Order: UDD 88 GEL 2020, Dated:23.09.2020 and issue a fresh Order. Hence, the following order.

Government Order No.UDD 01 GEL 2025, Dated:06.01.2025.

1. In view of the circumstances explained in the preamble, the usage of online system is mandated in Department of Municipal Administration for obtaining the following services:

- a. Water Connection
- b. e-payment of water bills

- c. Under-Ground Drainage (UGD) connection
 - d. Permission for digging/drilling new borewell
 - e. Trade License and its Renewal. Apart from other business establishments/trades, Trade License will also serve as NOC/approval provided by the ULBs for the following:
 - o NOC from Urban Local Body for State License for Food Business
 - o Health NOC by Urban Local Body for Food Registration Certificate
 - o Approvals for setting up Paying Guest (PG) Accommodation/Hostel
 - o Approval for setting up and operating a Play School.
 - o Licensing for Auditorium/Places of Public Amusement
 - f. Building Plan Approval, Permission for Alteration and Addition/Revision/Revalidation of Building Plan, Permission for Demolition and Reconstruction of Building, Plinth Inspections, Occupancy-cum-Completion Certificate issuance
 - g. Form 3/2 issuance (Khata Extract)
 - h. Change of Property Ownership (Property Tax)
 - i. Road Cutting Permission
 - j. Inspection carried out for (a) granting road cutting permission and (b) verification to ensure proper restoration
 - k. Property/Vacant Land Tax Calculation and Payment
2. Standard Operating Procedures with timelines, step by step approval process with flow chart, time taken at each step/procedure and document checklists are published online on the Department portal.
 3. Applications must be disposed within the stipulated timeline as mandated under SAKALA (Public Service Guarantee Act) for indicated service(s)
 4. Certificates relating to the above services shall be deemed to be valid for copies downloaded from the Department's website and the departmental Officers shall consider the same. No physical copies / stamped certificates are allowed to replace these copies.
 5. Dashboard for Property Mutation, obtaining water connection, Certificate for non-availability of water, Trade Licence and ULB services has been published in line with DPIIT, GoI guidelines depicting data points for all applications.
 6. Department shall also publish an online real-time dashboard on its official website to provide information on quality of Water Pressure and Water Quality – TDS (Total Dissolve Solids), PPM
 7. The application module and service dashboard shall be integrated for displaying updated data on portal on real time/daily basis and user shall be able to drill down to application-level details such as application number (masked), application date, approval date and statutory fees paid under different heads defined by the department, average fee, and others.

8. Department is integrated with Janaspandana - iPGRS (Integrated Public Grievance Redressal System) which is a one-stop, data-driven & paperless IT platform for registration, processing and redressal of the public grievances towards service delivery. iPGRS has well defined working procedures and escalation matrix (including service timelines, response timelines etc.) for Grievance handling in a time bound manner.
9. Online mechanism for feedback linked with each application has been implemented.
10. The applicant must not be required to get in touch with Urban Local Body/District/Department/Authorities physically except in cases where inspection/site visit is mandated by law.
11. Any process for clarification on application and/or attached documents shall be raised and replied through online portal only.
12. To provide Construction Permits and as per Model Building Bye laws, 2017 for Municipalities and Municipal Corporations (Section 10):
 - a. Rainwater Harvesting Cell constituted by the Department is responsible for inspection of Rainwater Harvesting Structures before issuing Completion Certificates or NOCs for utility connections to the property.
 - b. 100% monitoring of Rainwater Harvesting provisions is mandatory for buildings above 1000 Sqm with annual physical verification, while for buildings less than 1000Sq.m it is monitored on the basis of 10% random survey.
13. As per Model Building Bye laws, 2017 for Municipalities and Municipal Corporations (Section 15):
 - a. Environment Cell setup at the local authority level, is responsible for supporting in compliance and monitoring of environmental conditions in buildings. This dedicated Cell shall inspect the buildings on following criteria before issuing completion certificate
 - o Waste management (solid and liquid)
 - o Water conservation and management
 - o Resource efficiency including Building materials
 - o Energy Efficiency and renewable energy
 - o Environmental planning including air quality management
 - o Transport planning and management
14. The local authorities shall certify the compliance of the environmental conditions prior to issuance of Completion Certificate, as applicable as per the requirements stipulated for such buildings based on the recommendation of the Environmental Cell constituted in the local authority.
15. To provide new water connections, it has been mandated that all external water installation works shall be carried out by a licensed professional and the frequency will be as follows:

- Quality and safety check will be undertaken for installation works by licensed professionals.
- Based on self-certification by the Licensed professional, one-time inspection shall be carried out by the concerned ULB official (water cell)
- Qualification of Licensed professional should be followed as per Government Notification.

Department shall be notifying consumers regarding past and planned maintenance/outages for next 1 month in advance and the data/information on planned outages shall also be displayed on the portal.

By Order and in the name of the
Governor of Karnataka,

(SATISH KABADI)
Under Secretary to Government
Urban Development Department
(MA-2 & Boards)

PR-16

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಗಳು

ವಿಷಯ: ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ 2024- ಕುರಿತು

ಓದಲಾಗಿದೆ: ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಸದಸ್ಯರು, (ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ನಿರ್ವಹಣೆ) ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ, ಕಾರವಾರ ಇವರ

ಪತ್ರ ಸಂಖ್ಯೆ:ಬಂಜಸಿ-54/ಅಭಿವೃದ್ಧಿ-1/2019, ದಿನಾಂಕ:06.06.2023

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:-

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯವು, ಸುಮಾರು 320 ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗಳಷ್ಟು ಕರಾವಳಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದು, ದೇಶದ 5ನೇ ಅತಿದೊಡ್ಡ ಕರಾವಳಿ ತೀರವನ್ನು ಹೊಂದಿದ ರಾಜ್ಯವಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 13 ಕಿರು ಬಂದರುಗಳಿದ್ದು, ಇವುಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರವಾರ ಮತ್ತು ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಈ ಎರಡು ಬಂದರುಗಳು ಪ್ರಸ್ತುತ 4 MTPA ಸರಕು ನಿರ್ವಹಣೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದೊಂದಿಗೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿವೆ. 2023-24 ರ ಆರ್ಥಿಕ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ, ಕರ್ನಾಟಕದ ಕಿರು ಬಂದರುಗಳು 1 MTPA ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಾಟವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, 90% ಸರಕುಗಳ ಸಾಗಾಟವನ್ನು ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಪಾವಿನಕುವೆ ಮತ್ತು ಪಡುಬಿದ್ರಿಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತುತ ಯಾವುದೇ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಮತ್ತು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಬೇಲಿಕೇರಿ, ತದಡಿ, ಹೊನ್ನಾವರ, ಭಟ್ಟಳ, ಗಂಗೊಳ್ಳಿ, ಹಂಗೇರಕಟ್ಟಾ ಮತ್ತು ಮಲ್ಪೆ ಬಂದರುಗಳು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ

ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿವೆ. ರಾಜ್ಯದ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯದಲ್ಲಿ ಮತ್ತಷ್ಟು ಸುಧಾರಣೆಯ ಅವಕಾಶಗಳಿರುತ್ತವೆ.

2014ನೇ ಸಾಲಿನಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಕಿರು ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿಯನ್ನು ಅಧಿಸೂಚಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ನೀತಿಯು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ವಲಯದ ಮೇಲೆ ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಬಂದರುಗಳು, ಒಳನಾಡಿನ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳು ಮತ್ತು ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯನ್ನು 2018 ರಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ.

"ಕರ್ನಾಟಕ ಕಿರು ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ, 2014" ಯು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ರಾಜ್ಯದ ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಬಂದರುಗಳು ಮತ್ತು ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ವಲಯದ ಮೇಲೆ ಕೇಂದ್ರೀಕೃತವಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರಸ್ತುತ ಪ್ರಸ್ತಾಪಿಸಿರುವ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ -2024 ರಾಜ್ಯದ ಕರಾವಳಿ ವಲಯದ ಸಮಗ್ರ ಸುಸ್ಥಿರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಗುರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಪ್ರಸ್ತುತ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಸರಕುಗಳಿಗೆ, ಬಂದರು ಸೌಲಭ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಕರಾವಳಿ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯ ಉತ್ತೇಜನ, ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಕಡಲ ನೇತೃತ್ವದ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮತ್ತು ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವ ಮೂಲಕ ಒಟ್ಟಾರೆ ಕಡಲ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ರಾಜ್ಯದ ಕರಾವಳಿ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕಾರ್ಯವ್ಯಾಪ್ತಿಯನ್ನು ವಿಸ್ತರಿಸುವ ಹಾಗೂ ಪ್ರಸ್ತುತ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ನೀತಿಗಳನ್ನು ಪುನರ್ ಪರಿಶೀಲಿಸುವ ಅಗತ್ಯವಿರುತ್ತದೆ.

ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿ ದಿನಾಂಕ:06.03.2023ರಂದು ನಡೆದ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯ 8ನೇ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಕರಡು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ನೀತಿ 2024 ಅನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸಿದ್ದು, ಅದರಂತೆ ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ದೇಶಕರು, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಸದಸ್ಯರು, (ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ನಿರ್ವಹಣೆ) ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ, ಕಾರವಾರ ಇವರು ಕರಡು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ-2024ರನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸುವಂತೆ ಕೋರಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿರುತ್ತಾರೆ.

ಕರಡು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ-2024ರನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಮಾಲೋಚಿಸಿ ವಿವಿಧ ಇಲಾಖೆಗಳ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಕರಡು ನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ-2024ಅನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲು ಸರ್ಕಾರವು ತೀರ್ಮಾನಿಸಿದ್ದು, ಅದರಂತೆ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಆದೇಶ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ:IDD/96/PSP/2023**ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ:02 -01-2025**

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಿರುವ ಅಂಶಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ರಾಜ್ಯದ ಬಂದರುಗಳು, ಒಳನಾಡಿನ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳು ಮತ್ತು ಕರಾವಳಿ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಸಮಗ್ರ ಶಾಶ್ವತ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಅನುಬಂಧದಲ್ಲಿರುವ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ 2024 ರನ್ನು ಅನುಬಂಧದಲ್ಲಿರುವಂತೆ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಿದೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾವಿತ ನೀತಿಯ ಪ್ರಮುಖ ಅಂಶಗಳು ಹಾಗೂ ಉದ್ದೇಶಗಳು:

- ಸಮಗ್ರ ಕರಾವಳಿ ವಲಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮೂಲಕ ದೇಶೀಯ ಮತ್ತು ಅಂತರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ವಾಣಿಜ್ಯ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕದ ಕೊಡುಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು.
- ಮೆರಿಟೈಮ್ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ವಲಯದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ವಲಯದ ಹೂಡಿಕೆಗಳಿಂದ ಸಾಕಷ್ಟು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸುವುದು.
- ಮೆರಿಟೈಮ್ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡಿನ ಜಲಸಾರಿಗೆ ವಲಯದ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ವಲಯದ ಭಾಗವಹಿಸುವಿಕೆಯನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವುದು.
- ಕರ್ನಾಟಕ ಮತ್ತು ನೆರೆಯ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಸಂಚಾರದ ಅಗತ್ಯತೆಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ಸಮರ್ಥ ಸೌಲಭ್ಯ ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು.
- ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಮತ್ತು ಅದರ ಒಳನಾಡಿನಲ್ಲಿ ರಫ್ತು-ಆಧಾರಿತ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳು ಮತ್ತು ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಕೈಗಾರಿಕೆಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಬಂದರು ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು.
- ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಬಂದರು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯದ ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು, ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ವರ್ಧನೆ ಮತ್ತು ಉಪಕರಣಗಳ ಉನ್ನತೀಕರಣದ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು.
- ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಮತ್ತು ಸರಕು ದಟ್ಟಣೆಯಿರುವ ಕರಾವಳಿ ಹಡಗುಗಳಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ನಗರಗಳು ಮತ್ತು ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದು.
- ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಹಡಗು ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಹಡಗು ದುರಸ್ತಿ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು.
- ಕರಾವಳಿ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡಿನ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಜಲಕ್ರೀಡೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸಮುದ್ರ ತೀರದಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು.
- ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಬಂದರುಗಳು, ಬ್ರೇಕ್‌ವಾಟರ್ ಮತ್ತು ಸಂಬಂಧಿತ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು.
- ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಕಡಲ ವಲಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಏಕ ಗವಾಕ್ಷಿ ಪ್ರವೇಶವನ್ನು ನೀಡಲು, ಸ್ಟ್ರೀಮ್‌ಲೈನ್ ಕ್ಲಿಯರೆನ್ಸ್ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಕ ಅಡಚಣೆಗಳು.
- ಕರಾವಳಿ ತೀರದಲ್ಲಿ ಸುಸ್ಥಿರ ಹೂಡಿಕೆಯ ಮೂಲಕ ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಹವಾಮಾನ ಬದಲಾವಣೆ ಮತ್ತು ವಿಪತ್ತು ಸ್ಥಿತಿ ಸ್ಥಾಪಕತ್ವವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು.

ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ-ನೀತಿ 2014 ಯು ದಿನಾಂಕ:01.01.2025 ರಿಂದ ಜಾರಿಗೆ ಬರುತ್ತದೆ ಹಾಗೂ ಮುಂದಿನ ಆದೇಶ/ ಪರಿಷ್ಕೃತ ನೀತಿಯನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವವರೆಗೆ ಸದರಿ ನೀತಿಯು ಜಾರಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

ಈ ಆದೇಶವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಟಿಪ್ಪಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ:ಆಇ 33 ವೆಚ್ಚ-1/2024, ದಿನಾಂಕ:12.08.2024, ಯೋಜನಾ ಇಲಾಖೆಯ ಟಿಪ್ಪಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: PDS 10/PFR/2024, ದಿನಾಂಕ:19.01.2024, ಕಾನೂನು ಇಲಾಖೆಯ ಟಿಪ್ಪಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: LAW-OPN/49/2024, ದಿನಾಂಕ:01.08.2024, ಅರಣ್ಯ ಪರಿಸರ ಮತ್ತು ಜೀವಿಶಾಸ್ತ್ರ ಇಲಾಖೆಯ ಕಡತ ಸಂಖ್ಯೆ: IDD/96/PSP/2024, ದಿನಾಂಕ:23.01.2024, ವಾಣಿಜ್ಯ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕೆ ಇಲಾಖೆಯ ಟಿಪ್ಪಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: ಸಿಬ 18 ಎಸ್‌ಪಿಬ 2024, ದಿನಾಂಕ:17.09.2024 ಮತ್ತು ಇಂಧನ ಇಲಾಖೆಯ ಟಿಪ್ಪಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ: ENERGY/30.3/VSC/2024, ದಿನಾಂಕ:08.10.2024 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ಅಭಿಪ್ರಾಯರನ್ವಯ ಮತ್ತು ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ಪ್ರಕರಣ ಸಂಖ್ಯೆ: ಸಿ.691/2024, ದಿನಾಂಕ:13.12.2024 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ಸಹಮತಿಯ ಮೇರೆಗೆ ಹೊರಡಿಸಿದೆ. -

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆಜ್ಞಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ,

(ಡಾ. ಎನ್.ಮಂಜುಳ)
ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ:ಐಡಿಡಿ 96 ಪಿಎಸ್‌ಪಿ 2023, ದಿನಾಂಕ:02.01.2025ರ ಅನುಬಂಧ

ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ, 2024

1. ಕಿರು ಶೀರ್ಷಿಕೆ

ಈ ನೀತಿಯನ್ನು 'ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ-2024' ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ

2. ಪೀಠಿಕೆ:

2.1 ಹಿನ್ನೆಲೆ:

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯವು 320 ಕಿ.ಮೀ.ಕರಾವಳಿ ತೀರವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬೃಹತ್ ಹಾಗೂ ಹದಿಮೂರು ಕಿರು ಬಂದರುಗಳಿವೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಕಿರು ಬಂದರುಗಳು ವಾರ್ಷಿಕ ಸುಮಾರು ಒಂದು ಮಿಲಿಯನ್ ಮೆಟ್ರಿಕ್ ಟನ್ (MMT) ಸರಕುಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಇದರಲ್ಲಿ 90% ಗಿಂತ ಅಧಿಕ ಸರಕನ್ನು ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿಯೇ ನಿರ್ವಹಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಈ ನೀತಿಯು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಇನ್ನಷ್ಟು ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡಲು ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುತ್ತದೆ.

ರಾಜ್ಯದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗಿದೆ. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದ ಹಾಗೂ ಸಮರ್ಥ ಬಂದರು ಸೌಕರ್ಯ ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ಉತ್ಪಾದನಾ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಬೆಳವಣಿಗೆಗೆ ನೆರವಾಗುವ ಮೂಲಕ ಒಳನಾಡಿನ

ಉದ್ದಿಮೆಗಳಿಗೆ ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ, ಜಲಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮತ್ತು ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳು ಕೂಡ ಪ್ರಮುಖ ಭಾಗವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಜಲಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಉತ್ತೇಜಿತವಾದ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮತ್ತು ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳು ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ನೆರವಾಗುತ್ತವೆ. ಜಲಸಾರಿಗೆ ಪ್ರೇರಿತ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳು ಹಾಗೂ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಸಂಬಂಧ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಯೋಜಿತ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮೂಲಕ ಈ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆ ತರಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ ಬಂದರುಗಳು, ಜಲಸಾರಿಗೆ ಪ್ರೇರಿತ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ, ಮೀನುಗಾರಿಕೆ, ಜಲಸಾರಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಉದ್ದಿಮೆಗಳು, ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಸುಸ್ಥಿರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮೂಲಕ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳ ಸೃಷ್ಟಿ, ಕೌಶಲ್ಯಾಭಿವೃದ್ಧಿ, ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸುವ ಜನಸಮುದಾಯಗಳ ಆದಾಯ ಹೆಚ್ಚಳ ಹಾಗೂ ಪ್ರದೇಶದ ಆರ್ಥಿಕತೆಯ ಮೌಲ್ಯವರ್ಧನೆ ಮಾಡುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

2.2. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ:

ಮೇಲಿನ ಗುರಿಗಳನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು 2018ರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯನ್ನು (ಕೆ.ಎಂ.ಬಿ) ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಕಿರು ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆ, ಒಳನಾಡು ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮತ್ತು ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಇದರ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದೆ. ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ, ಒಟ್ಟಾರೆ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಉದ್ದಿಮೆಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹಾಗೂ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಪ್ರೇರಿತ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮತ್ತು ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದ ಸಮಗ್ರ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುತ್ತಿದೆ.

2.3. ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿಯ ಉದ್ದೇಶಗಳು:

ಪ್ರಸ್ತುತ 'ಕರ್ನಾಟಕ ಕಿರು ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿ-2014' ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಮೇಲೆ ತನ್ನ ಗಮನವನ್ನು ಕೇಂದ್ರೀಕರಿಸಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ (ಕೆ.ಎಂ.ಬಿ) ಸ್ಥಾಪನೆಯ ಮೂಲಕ ಈಗಿನ ಹೊಸ ನೀತಿಯು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಸುಸ್ಥಿರ ಹಾಗೂ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

ಈ ನೀತಿಯ ಪ್ರಮುಖ ಉದ್ದೇಶಗಳು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತಿವೆ:

1. ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮೂಲಕ ಭಾರತದ ದೇಶೀಯ ಹಾಗೂ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವ್ಯಾಪಾರ ಮತ್ತು ವ್ಯವಹಾರದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು.
2. ಸಮುದ್ರ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಯ ಮೂಲಕ ಸಮರ್ಪಕ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವುದು.

3. ಸಮುದ್ರ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವುದು.
4. ಸಮರ್ಥವಾದ ಬಂದರು ಹಾಗೂ ಬಂದರು-ಸಂಬಂಧಿ ಸೌಕರ್ಯ ಮತ್ತು ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಕರ್ನಾಟಕ ಮತ್ತು ನೆರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆಗೊಳಿಸುವುದು.
5. ರಾಜ್ಯದ ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಒಳನಾಡಿನಲ್ಲಿರುವ ರಫ್ತು ಉದ್ದೇಶದ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಉದ್ದಿಮೆಗಳಿಗೆ ಬಂದರು ಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು.
6. ಬಂದರು ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ಹೆಚ್ಚಳ ಹಾಗೂ ಸರಕು ನಿರ್ವಹಣೆ ಸಲಕರಣೆಗಳನ್ನು ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸುವ ಮೂಲಕ ಈಗಾಗಲೇ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಬಂದರು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು.
7. ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಹಾಗೂ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಜಲ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ನಗರಗಳು ಹಾಗೂ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದು.
8. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹಡಗು ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಹಡಗು ರಿಪೇರಿ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವುದು.
9. ಮನರಂಜನೆ ಹಾಗೂ ಜಲಕ್ರೀಡೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಕರಾವಳಿ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಆಧಾರಿತ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಉತ್ತೇಜಿಸುವುದು.
- 10 ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಬಂದರು, ಹಿನ್ನೀರು ಹಾಗೂ ತತ್ಸಂಬಂಧಿ ಸರಬರಾಜು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು.
- 11 ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಏಕಗವಾಕ್ಷಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ಮೂಲಕ ಅವಶ್ಯಕ ಅನುಮತಿ ಮತ್ತು ನಿಯಂತ್ರಣ ಸಂಬಂಧಿ ಅಡೆತಡೆಗಳನ್ನು ನಿವಾರಿಸುವುದು.
- 12 ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಸುಸ್ಥಿರ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಯ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದ ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಹವಾಮಾನ ಬದಲಾವಣೆ ಹಾಗೂ ವಿಪತ್ತಿನಿಂದಾಗುವ ಹಾನಿಗಳನ್ನು ಮರಳಿ ಸುಸ್ಥಿತಿಗೆ ತರುವ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದು.

3. ವ್ಯಾಖ್ಯಾನಗಳು (ಈ ನೀತಿಗೆ ಸೀಮಿತವಾಗಿ, ವಿಷಯಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಬೇರೆ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ)

- 'ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆ' ಅಂದರೆ ಬಂದರು ದ್ವಾರದಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಅಥವಾ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ರಸ್ತೆ.
- 'ಬರ್ತಿಂಗ್ ಡ್ಯೂಸ್' ಅಂದರೆ ಹಡಗು ಕಟ್ಟೆ (ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಹಡಗು ನಿಲ್ಲುವ ರೇವುಗಳ ಬರ್ತ್‌ಗಳನ್ನು) ಬಳಸುವುದಕ್ಕೆ ವಿಧಿಸುವ ಶುಲ್ಕ.

- **‘ಬೌನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್’** ಅಂದರೆ ಈಗಾಗಲೇ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದು ಅಥವಾ ಅವುಗಳ ಗುಣಮಟ್ಟ ಸುಧಾರಿಸುವುದು.
- **‘ಕ್ಯಾಪ್ಸಿವ್ ಕಾರ್ಗೋ’** ಅಂದರೆ ಬಂದರು ಬಂಧಿತ ಸರಕು, ಬಂಧಿತ ಜೆಟ್ಟಿ ಬಳಕೆಗೊಂದೇ ಮೀಸಲಾಗಿರುವ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸರಕು.
- **‘ಕ್ಯಾಪ್ಸಿವ್ ಜೆಟ್ಟಿ’** ಅಂದರೆ ವಿಶೇಷವಾಗಿ ತಮ್ಮ ಸ್ವಂತ ಸರಕನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಿಗಳು ಬಳಸುವ ಹಡಗು ಕಟ್ಟೆ.
- **‘ಕ್ಯಾಪ್ಸಿವ್ ಪೋರ್ಟ್’** ಅಂದರೆ ಕ್ಯಾಪ್ಸಿವ್ ಕಾರ್ಗೋವನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಿ ಅಥವಾ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ನಿರ್ಮಿಸಿಕೊಂಡಿರುವ ಬಂದರು.
- **‘ಕೋಸ್ಟಲ್ ಶಿಪ್ಪಿಂಗ್’** ಅಂದರೆ ಒಂದೇ ದೇಶದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಬಂದರುಗಳ ನಡುವೆ ಹಡಗುಗಳ ಮೂಲಕ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಮಾಡುವುದು.
- **‘ವಾಣಿಜ್ಯ ಬಂದರು’** ಅಂದರೆ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸರಕು ಕ್ಯಾಪ್ಸಿವ್ ಮತ್ತು ಮೂರನೆಯವರ ಸರಕು ಸೇರಿದಂತೆ ಎಲ್ಲಾ ರೀತಿಯ ಸರಕುಗಳನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವ ಬಂದರು.
- **‘ಕನ್ಸೆಪನ್ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್’** ಅಂದರೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾರರ ನಡುವೆ ಷರತ್ತು ಮತ್ತು ನಿಯಮಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಪ್ಪಂದ.
- **‘ಡಾಕ್’** ಅಂದರೆ ಬಂದರು ಅಥವಾ ನದಿಯ ಸಮೀಪ ಹಡಗುಗಳು ಸರಕನ್ನು ಹೇರಲು (ಲೋಡ್) ಹಾಗೂ ಇಳಿಸಲು (ಅನ್‌ಲೋಡ್) ಮಾಡಲು ಲಂಗರು ಹಾಕುವ ಸ್ಥಳ.
- **‘ಸರ್ಕಾರ’** ಅಂದರೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರ.
- **‘ಗ್ರೀನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್’** ಅಂದರೆ ಈ ಹಿಂದೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿಲ್ಲದ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಹೊಸದಾಗಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು.
- **‘ಒಳನಾಡು’** ಅಂದರೆ ಬಂದರಿಗೆ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಒಳನಾಡಿನ ಭೌಗೋಳಿಕ ಪ್ರದೇಶ.
- **‘ಜೆಟ್ಟಿ’** ಅಂದರೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಮತ್ತು ಸರಕನ್ನು ನೌಕೆಯಿಂದ ಇಳಿಸಿಕೊಂಡು ಬರಲು ಹಾಗೂ ನೌಕೆಗೆ ಹತ್ತಿಸಲು ಸಮುದ್ರದ ಅಥವಾ ನದಿಯ ದಡದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಮಿಸಿರುವ ಕೃತಕ ಕಟ್ಟೆ.
- **‘ಕರ್ನಾಟಕ ಹೊಸ ಕೈಗಾರಿಕಾ ನೀತಿ 2020-25’** ಅಂದರೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ರೂಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಅಥವಾ ಪರಿಷ್ಕೃತಗೊಂಡ ಕೈಗಾರಿಕಾ ನೀತಿ.
- **‘ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳ ಕುರಿತಾದ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಪಿಪಿಪಿ ನೀತಿ, 2018’** ಅಂದರೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ (IDD)ಯಿಂದ ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ರೂಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಅಥವಾ ಪರಿಷ್ಕೃತಗೊಂಡ ನೀತಿ.

- **‘ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ನೀತಿ 2020-25’** ಅಂದರೆ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಇಲಾಖೆಯು ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ರೂಪಿಸಿದ ಅಥವಾ ಪರಿಷ್ಕರಿಸಿದ ನೀತಿ.
- **‘ಲ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ಡ್ಯೂಸ್’** ಅಂದರೆ ಜಲಸಾರಿಗೆಯಿಂದ ಬಂದಿಳಿದ ಸರಕಿಗೆ ವಿಧಿಸುವ ಶುಲ್ಕ.
- **‘ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆ’** ಅಂದರೆ ಸೆಕ್ಷನ್ 4.1 ಅಡಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಗುರುತಿಸಲಾದ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳು.
- **‘ಮಾಸ್ಟರ್-ಡೆವಲಪರ್’** ಅಂದರೆ ಯೋಜನೆಯ ಪ್ಲಾನಿಂಗ್ ಮತ್ತು ವಿನ್ಯಾಸ, ಹಣಕಾಸು, ಯೋಜನೆಯ ಜಾರಿ ಹಾಗೂ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಸಮಗ್ರ ಯೋಜನೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಹೊಣೆಗಾರಿಕೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ (ಡೆವಲಪರ್). ಮಾಸ್ಟರ್ ಡೆವಲಪರ್ ಇಡೀ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಅಥವಾ ಯೋಜನೆಯ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ಭಾಗಗಳನ್ನು ಒಬ್ಬರು ಅಥವಾ ಅನೇಕ ಉಪ ಅಭಿವೃದ್ಧಿದಾರರಿಗೆ (ಸಬ್-ಡೆವಲಪರ್) ಗುತ್ತಿಗೆಗೆ ನೀಡಬಹುದು.
- **‘ಸಣ್ಣ ಖನಿಜಗಳು’** ಅಂದರೆ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ವೇಳೆ ಅಗದು ತೆಗೆಯುವ ಭೂಮಿ, ಮಣ್ಣು, ಮರಳು ಇತ್ಯಾದಿ.
- **‘ನೇವಿಗೇಷನ್ ಸಲಕರಣೆಗಳು’** ಅಂದರೆ ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ನಿಯಮಗಳ ಪ್ರಕಾರ ಹಡಗುಗಳಿಗೆ ದಿಕ್ಕು ಅಥವಾ ಮಾರ್ಗ ತೋರಿಸಲು ಬಳಸುವ ಬೆಳಕು, ಸಲಕರಣೆ ಇತ್ಯಾದಿಗಳು.
- **‘ಬಂದರು’** ಅಂದರೆ ಈ ನೀತಿಯಡಿ, ಭಾರತೀಯ ಬಂದರುಗಳ ಕಾಯ್ದೆ, 1908 (Central Act XV of 1908) ರ ಸೆಕ್ಷನ್ 4ರ ಸಬ್ ಸೆಕ್ಷನ್ (1)ರ ಕ್ಲಾಸ್ (ಎ) ಅಡಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಘೋಷಿಸಿರುವ ಕಿರು ಬಂದರುಗಳು.
- **‘ಬಂದರು ಶುಲ್ಕ’** ಅಂದರೆ ಬಂದರಿನ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯೊಳಗೆ ಪ್ರವೇಶಿಸುವ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ನೌಕೆಯ ಒಟ್ಟು ತೂಕದ ಮೇಲೆ ವಿಧಿಸುವ ಶುಲ್ಕ.
- **‘ಪೋರ್ಟ್ ಎಕ್ಸ್‌ಕ್ಯೂಸಿವಿಟಿ ಜೋನ್’** ಅಂದರೆ ಹೊಸ ಬಂದರು ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕಂದು ನೀಡಲಾದ ಸ್ಥಳದಿಂದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ದೂರದ ಅಂತರದಲ್ಲಿ ಇಂತಹುದೇ ಸರಕು ನಿರ್ವಹಣೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ನಿಷೇಧಿಸಿರುವ ವಲಯ.
- **‘ಬಂದರು ನಿರ್ವಾಹಕ’** ಅಂದರೆ ಬಂದರನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವವರು ಅಥವಾ ಪ್ರವರ್ತಕರು/ ಬಂದರನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವ ವ್ಯಕ್ತಿ/ ಸಮೂಹ / ಕಂಪನಿ / ಅವರ ಅಧಿಕೃತ ಏಜೆನ್ಸಿ; **‘ಬಂದರು ಬಳಕೆದಾರರು’** ಅಂದರೆ ಬಂದರಿನ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುವ ವ್ಯಕ್ತಿ ಅಥವಾ ಸಮೂಹ ಅಥವಾ ಕಂಪನಿ ಅಥವಾ ಅವರ ಅಧಿಕೃತ ಏಜೆನ್ಸಿ.
- **ಕೀ (quay)** ಅಂದರೆ ಬಂದರಿನೊಳಗೆ ಹಡಗಿಗೆ ಸರಕನ್ನು ಹೇರುವ ಮತ್ತು ನೌಕೆಯಿಂದ ಸರಕನ್ನು ಇಳಿಸುವ ಸ್ಥಳ (ಡಾಕ್).
- **‘ರೋ-ರೋ ಸರ್ವಿಸ್’** ಅಂದರೆ ಹಡಗಿನಿಂದ ಅಥವಾ ಹಡಗಿಗೆ ಸರಕನ್ನು ಗಾಲಿಯಿರುವ ಸಾಧನಗಳ ಮೂಲಕ ರಾಂಪ್ ಮೇಲೆ ಸಾಗಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ.

• **‘ಶೆಡ್ಯೂಲ್ ಆಫ್ ರೇಟ್’** ಅಂದರೆ ಬಂದರು ಶುಲ್ಕ, ಲ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಶಿಪ್ಪಿಂಗ್ ಶುಲ್ಕ, ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಶುಲ್ಕ, ಗ್ರೌಂಡ್ ಬಾಡಿಗೆ, ಶೆಡ್ ಬಾಡಿಗೆ, ವಾಟರ್‌ಫ್ರಾಂಟ್ ಶುಲ್ಕಗಳು, ವಾಹನ ಪ್ರವೇಶ ಶುಲ್ಕ, ವೇಬ್ರಿಜ್ ಶುಲ್ಕಗಳು, ಬಾಡಿಗೆ ಶುಲ್ಕಗಳು, ಬಂಕರಿಂಗ್ ಶುಲ್ಕಗಳು, ಪೈಲಟೇಜ್ ಶುಲ್ಕಗಳು, ಬರ್ತಿಂಗ್ ಶುಲ್ಕಗಳು ಇತ್ಯಾದಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರೀತಿಯ ಶುಲ್ಕಗಳು. ಇವುಗಳನ್ನು ಯಾವ ದರದಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಹೇಗೆ ವಿಧಿಸಬೇಕು ಎಂದು ‘ಕರ್ನಾಟಕ ಬಂದರುಗಳ ಲ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಶಿಪ್ಪಿಂಗ್ ಫೀಸ್’ ನಿಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಹೇಳಲಾಗಿದೆ. ಕಾಲಕಾಲಕ್ಕೆ ಪರಿಷ್ಕೃತಗೊಂಡಂತೆ.

• **‘ಶಿಪ್ಪಿಂಗ್ ಡ್ಯೂಸ್’** ಅಂದರೆ ಹಡಗಿಗೆ ಹೇರಿದ ಸರಕಿನ ಮೇಲೆ ವಿಧಿಸುವ ಶುಲ್ಕ

• **‘ಶಿಪ್‌ಯಾರ್ಡ್‌ಗಳು’** ಅಂದರೆ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಹಡಗು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡುವ / ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವ ಸ್ಥಳ

• **‘ಸಾಲಿಸಿಟಿಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳು’** ಅಂದರೆ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವಕ್ಕಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಮೂಲಕ ಗುರುತಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳು

• **‘ಅನ್‌ಸಾಲಿಸಿಟಿಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳು’** ಅಂದರೆ ಮೂರನೇ ಪಾರ್ಟಿಯಿಂದ (ಸರ್ಕಾರಿ ಏಜೆನ್ಸಿ, ಪಿಎಸ್‌ಯು ಅಥವಾ ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಿ) ಗುರುತಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿರುವ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳು

• **‘ವಾಟರ್‌ಫ್ರಾಂಟ್’** ಅಂದರೆ ಬಂದರಿನ ಎದುರು ಇರುವ ಜಲಸಮೂಹ

4. ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ:

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯು ಸೀಮಿತವಾಗಿದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಕರಾವಳಿ, ಒಳನಾಡು ಜಲಮಾರ್ಗ ಅಥವಾ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯ ಮೂಲಕ ಇತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಗುರುತಿಸಲಾಗಿರುವ ಈ ಕೆಳಗಿನ 6 ವಿಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಯೋಜನೆ ರೂಪಿಸಲಿದೆ:

1. ಬಂದರು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಅಥವಾ ಉನ್ನತೀಕರಣ.
2. ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ದಾಸ್ತಾನು ಮತ್ತು ವಿತರಣೆ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಮೂಲಕ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ.
3. ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ.
4. ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಉದ್ಯಮಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ.
5. ಜಲಸಾರಿಗೆ ಆಧಾರಿತ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ.
6. ಮೀನುಗಾರಿಕೆ, ಬಂದರು ಹಾಗೂ ದಾಸ್ತಾನು ಮತ್ತು ಸರಣಿ ಶೀತಲೀಕರಣ ಘಟಕಗಳ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮೂಲಕ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ.

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ರಾಜ್ಯದ ಮೂರು ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಾದ ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ, ಉಡುಪಿ ಮತ್ತು ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡದಲ್ಲಿ ಹದಿಮೂರು ಕಿರು ಬಂದರು ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಗುರುತಿಸಿದೆ. ಸದರಿ ಕಿರು ಬಂದರುಗಳು ಕಾರವಾರ,

ಬೇಲೆಕೇರಿ, ಕೇಣಿ, ತದಡಿ, ಪಾವಿನಕುವೆ, ಹೊನ್ನಾವರ, ಮಂಕಿ, ಭಟ್ಟಳ, ಕುಂದಾಪರ, ಹಂಗಾರಕಟ್ಟೆ, ಮಲ್ಪೆ, ಪಡುಬಿದ್ರಿ ಹಾಗೂ ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರುಗಳಾಗಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕವು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜಲಮಾರ್ಗ ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು- 4, ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜಲಮಾರ್ಗ ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-21, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು -41, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-43, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-51, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-52, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-67, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-74, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-76, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-90, ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-104 ಮತ್ತು ಎನ್.ಡಬ್ಲ್ಯು-105 ಸೇರಿದಂತೆ 11 ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

4.1 ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಮೇಲೆ ಹೇಳಿದ 13 ಕಿರು ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಥವಾ ಮಂಡಳಿಯ ಮೂಲಕ ಗುರುತಿಸಲ್ಪಡುವ ಇತರೆ ಸ್ಥಳದಲ್ಲಿ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳುವ ಚಿಂತನೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಈ ಕೆಳಗಿನ ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಿದೆ:

4.1.1. ವರ್ಗ-ಎ: ಬಂದರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕದ ಒಳನಾಡಿನಲ್ಲಿ ಅತ್ಯುತ್ತಮ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಿದ ಔದ್ಯೋಗಿಕ ಪ್ರದೇಶಗಳಿವೆ. ಆದರೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಿರು ಬಂದರುಗಳ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಉದ್ಯಮಗಳ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಸಮರ್ಪಕವಾಗಿ ತಲುಪಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಕೆಳಗಿನ ಬಂದರು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ:

1. ಗ್ರೀನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಬಂದರುಗಳು: ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಗೋ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ವಾಣಿಜ್ಯ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಲು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ (ಪಿಪಿಪಿ) ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿಯ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಕಿರು ಗ್ರೀನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಗುರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮತ್ತು ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡುವ ಗುರಿ ಹೊಂದಿದೆ.

2. ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಬಂದರುಗಳು: ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಸರಕು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಪ್ರವರ್ತಕರು ಮುಂದೆ ಬಂದರೆ ಅವರ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಕಾರ್ಗೋವನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

3. ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಬರ್ತ್: ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಮಾಸ್ಟರ್ ಡೆವಲಪರ್ ಆಗಿರುವ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಜೆಟ್ಟಿ/ ಬರ್ತ್‌ಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಮೂಲಕ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ

ಸರಕು ನಿರ್ವಹಿಸುವ ಪ್ರವರ್ತಕರ ಕ್ಯಾಪಿಟಲ್ ಕಾರ್ಗೋ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ನೆರವು ನೀಡುವುದು. ಈ ಮೂಲಕ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪ್ರವರ್ತಕರ (ಸರ್ಕಾರಿ ಏಜೆನ್ಸಿ, ಪಿಎಸ್‌ಯು ಅಥವಾ ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಿ) ಜಲಸಾರಿಗೆ ಸೇವಾ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಪೂರೈಸುವುದು.

4. ಕಿರು ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬರ್ತ್‌ಗಳು: ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಮಾಸ್ಟರ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್ ಆಗಿರುವ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಪ್ರವರ್ತಕರು ಅಥವಾ ಆಪರೇಟರ್‌ಗಳಿಗೆ ಅವರ ವಾಣಿಜ್ಯ ಸರಕನ್ನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ಜೆಟ್ಟಿ/ಬರ್ತ್‌ಗಳನ್ನು ನೀಡುವುದು.

4.1.2 ವರ್ಗ - ಬಿ: ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕದ 320 ಕಿ.ಮೀ.ಉದ್ದದ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಸುಂದರವಾದ ಬೀಚ್‌ಗಳು, ದ್ವೀಪಗಳು, ನದಿಗಳು, ಪಶ್ಚಿಮ ಘಟ್ಟ ಮತ್ತು ಅರಣ್ಯಗಳ ಸೆರಗಿನಲ್ಲಿರುವ ತಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ವಿಪುಲ ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ. ಈ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಮರೀನಾಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ/ ಕ್ರೂಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್, ಬಂದರು ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ, ಹೌಸ್‌ಬೋಟ್, ರಿವರ್ ಕ್ರೂಸ್ ಇತ್ಯಾದಿ Premium (ಉತ್ಕೃಷ್ಟವಾದ) ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ಈಗಾಗಲೇ ಇರುವ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳು ಮತ್ತು ವಾಟರ್‌ಫ್ರಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿದೆ.

1. ಮರೀನಾಗಳು / ಕ್ರೂಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳು: ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಹಲವಾರು ಪ್ರವಾಸಿ ಆಕರ್ಷಣೆಯ ತಾಣಗಳಿವೆ. ಈ ತಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಮರೀನಾಗಳು ಮತ್ತು ಕ್ರೂಸ್ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕ್ರೂಸ್ ಟೂರಿಸಂ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯನ್ನು ಬೆಳೆಸುವ ಮತ್ತು ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಗುರಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

2. ರಿವರ್ ಕ್ರೂಸ್ ಮತ್ತು ಹೌಸ್‌ಬೋಟ್‌ಗಳು: ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಕಾವೇರಿ, ಕೃಷ್ಣಾ ಮತ್ತು ತುಂಗಭದ್ರಾ ಸೇರಿದಂತೆ ಹಲವಾರು ಸುಂದರ ನದಿಗಳಿವೆ. ಅಲ್ಲಿ ನದಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಹೌಸ್‌ಬೋಟ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಪ್ರಾರಂಭಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ. ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ರಿವರ್ ಕ್ರೂಸ್ ಮತ್ತು ಹೌಸ್‌ಬೋಟ್ ಆಪರೇಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಗುರಿಯನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ.

3. ಬೀಚ್‌ಫ್ರಂಟ್ ಮತ್ತು ರಿವರ್‌ಫ್ರಂಟ್ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ: ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬೀಚ್‌ಫ್ರಂಟ್ ಮತ್ತು ರಿವರ್‌ಫ್ರಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ, ಉದ್ಯೋಗ ಸೃಷ್ಟಿ ಮತ್ತು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡುವ ಮತ್ತು ಮನರಂಜನಾ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವ ಅವಕಾಶಗಳು ಹೇರಳವಾಗಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಈ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಜವಾಬ್ದಾರಿಯುತ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮತ್ತು ಸುಸ್ಥಿರ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮವನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ದೀರ್ಘಾವಧಿಯ ಸುಸ್ಥಿರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸೂಕ್ಷ್ಮ ಪರಿಸರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು

ಸಂರಕ್ಷಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಸಮುದ್ರ ಮತ್ತು ನದಿ ಪರಿಸರದ ಸೂಕ್ಷ್ಮ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಧಕ್ಕೆ ಬಾರದಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುವ ಅಗತ್ಯವಿದೆ.

4. ಕರಾವಳಿ ರೆಸಾರ್ಟ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಮನರಂಜನಾ ಪಾರ್ಕ್‌ಗಳು: ಕರ್ನಾಟಕದ ಅನೇಕ ಬೀಚ್‌ಗಳು ಜನಪ್ರಿಯ ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣಗಳಾಗಿವೆ. ಅಲ್ಲಿ ಬೀಚ್ ರೆಸಾರ್ಟ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಪ್ಲೋಟಿಂಗ್ ಅಮ್ಯೂಸ್‌ಮೆಂಟ್ ಪಾರ್ಕ್‌ಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದರೆ ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗೆ ವಿಶಿಷ್ಟ ಮತ್ತು ಐಷಾರಾಮಿ ಅನುಭವಗಳನ್ನು ನೀಡಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಈ ಮೂಲಕ ಈ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಶ್ರೀಮಂತ ಪ್ರವಾಸಿಗರನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಸಮುದಾಯಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯ ಬರುವಂತೆ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿದೆ.

5. ವಾಟರ್ ಏರೋಡ್ರೋಮ್‌ಗಳು: ಜಲಮೂಲಗಳ ಮೇಲೆ ನಿರ್ಮಿಸುವ ವಿಮಾನನಿಲ್ದಾಣಗಳನ್ನು ವಾಟರ್ ಏರೋಡ್ರೋಮ್‌ಗಳು ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ. ಸದರಿ ವಾಟರ್ ಏರೋಡ್ರೋಮ್‌ಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಪರ್ಯಾಯ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ತುರ್ತು ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಈಡೇರಿಸುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಬಹಳಷ್ಟು ಜಲಮೂಲಗಳು ಮತ್ತು ಜನಪ್ರಿಯ ಪ್ರವಾಸಿ ತಾಣಗಳು ಇರುವುದರಿಂದ ವಾಟರ್ ಏರೋಡ್ರೋಮ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ಅವುಗಳಿಗೆ ದೂರದ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಿದರೆ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ.

ಜಲಸಾರಿಗೆ ಆಧಾರಿತ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಿಗಳಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡಲಿದೆ. ಅಂತಹ ಪ್ರವರ್ತಕರಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಮತ್ತು ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲಿದೆ.

4.1.3. ವರ್ಗ - ಸಿ: ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳು

ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಮೂಲಕ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಆಹಾರ ಭದ್ರತೆ ಮತ್ತು ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಕರಾವಳಿ ತೀರ, ನದಿ ಅಥವಾ ಒಳನಾಡು ಜಲಸಂಗ್ರಹಗಾರಗಳಲ್ಲಿ ಮೂಲ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೊಳಿಸಲು ಬೆಂಬಲ ನೀಡುವುದರೊಂದಿಗೆ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಜೆಟ್ಟಿಗಳು, ಬಂದರುಗಳು, ಹಿನ್ನೀರು ಪ್ರದೇಶಗಳ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಇತ್ಯಾದಿ ಮತ್ತು ಶೀಘ್ರಲೋಕಣ ಘಟಕಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ, ಉಗ್ರಾಣ, ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ಯಾರ್ಡ್‌ಗಳು ಇತ್ಯಾದಿ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಮೂಲಕ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಇಲಾಖೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ಮತ್ತು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿಯ ಸಹಯೋಗದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಮತ್ತು ತತ್ಸಂಬಂಧಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಾದ ರಫ್ತು ಆಧಾರಿತ ಮೀನು ಸಂಸ್ಕರಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಹಾಗೂ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಕ್ಲಸ್ಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡಲಿದೆ.

1. ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಬಂದರುಗಳು, ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಬೋಟ್ ಜೆಟ್ಟಿಗಳು ಹಾಗೂ ಲ್ಯಾಂಡಿಂಗ್ ಸೆಂಟರ್‌ಗಳು: ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಬಂದರುಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಬಂದರುಗಳು ವಿವಿಧ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ

ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಾದ ಫಿಶ್ ಲ್ಯಾಂಡಿಂಗ್, ನಿರ್ವಹಣೆ, ಸಂಸ್ಕರಣೆ ಹಾಗೂ ದಾಸ್ತಾನು ಸೌಕರ್ಯ ಮುಂತಾದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಅವು ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಸುಸ್ಥಿರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಾದ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ದೋಣಿಗಳ ರಿಪೇರಿ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗೂ ಅನುಕೂಲ ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಜೊತೆಗೆ, ಅವು ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ದೋಣಿಗಳಿಗೆ ಸುರಕ್ಷಿತ ಹಾಗೂ ಸುಭದ್ರ ಆಶ್ರಯ (ಶೆಲ್ವರ್) ಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಅವುಗಳಿಗೆ ಬಿರುಗಾಳಿ ಮತ್ತು ಸಮುದ್ರದ ಹವಾಮಾನ ವೈಪರೀತ್ಯಗಳಿಂದ ರಕ್ಷಣೆ ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ಮೀನುಗಾರರಿಗೆ ಮತ್ತು ಅವರ ಉಪಕರಣಗಳಿಗೆ ಸುರಕ್ಷತೆ ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ.

2. ಮೀನು ಸಂಸ್ಕರಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು: ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕವು ಸುಮಾರು 45 ಮೀನು ಸಂಸ್ಕರಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಆಧುನಿಕ ಮೀನು ಸಂಸ್ಕರಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮೀನು ವೈವಿಧ್ಯವಾಗುವುದನ್ನು ತಡೆಯುವ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮೀನುಗಾರರಿಗೆ ಬರುವ ಆದಾಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದರಿಂದ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ನೆರವಾಗುತ್ತವೆ.

3. ಪೂರಕ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ: ಮೀನುಗಾರಿಕೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಪೂರಕ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಶೀಘ್ರಲೋಕರಣ ಘಟಕಗಳು, ಉಗ್ರಾಣಗಳು, ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ಯಾರ್ಡ್ ಮುಂತಾದವುಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ನೆರವು ನೀಡಲಿದೆ. ಹಾಗೆಯೇ, ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಉತ್ಪನ್ನಗಳ ರಫ್ತು ಉತ್ತೇಜಿಸಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಪೂರ್ವ ಸಂಸ್ಕರಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳು, ಮೀನು ದಾಸ್ತಾನು ಘಟಕಗಳು, ಸ್ವತಂತ್ರ ಶೀಘ್ರಲೋಕರಣ ಘಟಕಗಳು ಹಾಗೂ ಐಸ್ ಪ್ಲಾಂಟ್‌ಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಇರುವ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಇನ್ನಷ್ಟು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು/ ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೇರಿಸಲು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ (ಪಿಪಿಪಿ) ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸೇರಿಸಲು ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ.

4.1.4. ವರ್ಗ - ಡಿ: ಔದ್ಯೋಗಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳು

ಔದ್ಯೋಗಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಬಂದರುಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ನಡುವೆ ನೇರ ಸಂಬಂಧವಿದ್ದು, ಇವುಗಳು ಒಂದಕ್ಕೊಂದು ಪೂರಕವಾಗಿ ಸಾಗಿದರೆ, ಸಂಚಿತ ಪರಿಣಾಮಗಳು ಉಂಟಾಗುತ್ತವೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಹೊಸ ಕೈಗಾರಿಕಾ ನೀತಿ 2020-25ನ್ನು ಹೊರತಂದಿದೆ. ಸದರಿ ನೀತಿಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಉದ್ಯಮಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಗೆ ನೆರವು ನೀಡುವ ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕೆ ಬೇಕಾದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಉಪಕ್ರಮಗಳು ಸೇರಿವೆ.

1. ಹಡಗು ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ರಿಪೇರಿ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ಶಿಫ್ಟ್‌ಯಾರ್ಡ್‌ಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ: ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಹಡಗು ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಹಡಗು ರಿಪೇರಿ ಉದ್ಯಮಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಭೂಮಿ ನೀಡುವುದು ಮತ್ತು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಮೂಲಕ ನೆರವು ನೀಡುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ.

2. ಬಂದರು ಅವಲಂಬಿತ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳು: ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಪ್ರಮುಖ ಉದ್ದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದ ಸುಸ್ಥಿರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯೂ ಒಂದಾಗಿದೆ. ಬಂದರು

ಆಧಾರಿತ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡುವ ಮೂಲಕ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸುಸ್ಥಿರ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನೆರವಾಗಲಿದೆ. ಅದರಿಂದ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಮುಖವಲ್ಲದ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲೂ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಆಗ ಉದ್ಯಮಗಳಿಗೆ ಕರಾವಳಿ ಮೂಲಕ ಸರಕು ಸಾಗಣೆ ಮಾಡುವ ಅವಕಾಶಗಳು ಹೆಚ್ಚಲಿವೆ ಮತ್ತು ಅದರಿಂದಾಗಿ ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕತೆಯೂ ಹೆಚ್ಚಲಿದೆ. ಅಂತಹ ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಗುರುತಿಸುವ, ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಬಂದರು ಯೋಜನೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಮಾನಾಂತರವಾಗಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಬಹುದಾಗಿದೆ.

ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಸಾಗರಮಾಲಾ ಯೋಜನೆ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ದಕ್ಷಿಣ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಪೆಟ್ರೋಕೆಮಿಕಲ್ಸ್ ಉದ್ಯಮಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಗೆ ಕರಾವಳಿ ಆರ್ಥಿಕ ವಲಯ (ಸಿ.ಇ.ಜಡ್) ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಯೋಜನೆ ರೂಪಿಸಿದೆ. ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲೂ ಇನ್ನೊಂದು ಸಿ.ಇ.ಜಡ್ ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಿದೆ.

ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಗುರುತಿಸಲಾದ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಮೀನು ಸಂಸ್ಕರಣೆ, ಗೋಡಂಬಿ, ಮಿಡಿ ಸೌತೆ, ಕಾಫಿ ಮುಂತಾದ ಕೃಷಿ ಉತ್ಪನ್ನಗಳು, ಫಾರ್ಮಾಸ್ಯೂಟಿಕಲ್ಸ್ ಇತ್ಯಾದಿ ಸೇರಿವೆ. ಉದ್ಯಮಗಳು ಆಸಕ್ತಿ ತೋರಿದರೆ ಅಥವಾ ತನ್ನದೇ ಸಮೀಕ್ಷೆಗಳ ಮೂಲಕ ಇನ್ನಿತರ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುವ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಸುಗಮಗೊಳಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನೆರವು ನೀಡಬಹುದಾಗಿದೆ.

4.1.5. ವರ್ಗ -ಇ: ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಣೆ / ಉಗ್ರಾಣ ಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಗೆ, ಅಂದರೆ ಕಂಟೇನರ್ ಫುಂಟ್ ಸ್ಟೇಷನ್‌ಗಳು (ಸಿಎಫ್‌ಎಸ್‌ಗಳು), ಒಳನಾಡು ಕಂಟೇನರ್ ಡಿಪೋಗಳು (ಐಸಿಡಿಗಳು), ಟ್ರಾಂಕ್ ಫಾರ್ಮ್‌ಗಳು, ಸಿಮೆಂಟ್ ಸ್ಟೇಷನ್‌ಗಳು, ಉಗ್ರಾಣಗಳು, ಶೀಘ್ರಲೀಕರಣ ಘಟಕಗಳು ಇತ್ಯಾದಿಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ, ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಸುಲಭಗೊಳಿಸಲು ನೆರವಾಗಲಿದೆ. ಇದರಿಂದ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಉದ್ಯಮಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಗೋ ಮಾಲೀಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗಲಿದೆ ಮತ್ತು ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಸಿಗಲಿದೆ.

1. ಒಣ ಬಂದರುಗಳು, ಒಳನಾಡು ಕಂಟೇನರ್ ಡಿಪೋಗಳು (ಐ.ಸಿ.ಡಿ.) ಮತ್ತು ಕಂಟೇನರ್ ಫೈಟ್ ಸ್ಟೇಷನ್‌ಗಳು (ಸಿ.ಎಫ್.ಎಸ್.): ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಆರ್ಥಿಕ ಮತ್ತು ವ್ಯಾಪಾರಿ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕಂಟೇನರ್ ಹ್ಯಾಂಡ್ಲಿಂಗ್ ಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚುತ್ತಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ದೇಶೀಯ ಮತ್ತು ಅಂತಾರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ವ್ಯಾಪಾರಕ್ಕೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡಲು ಕಂಟೇನರ್ ಹ್ಯಾಂಡ್ಲಿಂಗ್ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಯ ಮೂಲಕ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ. ಇದರ ಜೊತೆಗೆ, ಸುಗಮ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ನೆರವಾಗಲು ಮತ್ತು ಸರಕು ಸಾಗಣೆಯ ಒಟ್ಟಾರೆ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು

ಕರ್ನಾಟಕದ ಪ್ರಮುಖ ಪಟ್ಟಣಗಳ ಸಮೀಪ ಒಣ ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಇರುವ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಅನ್ವೇಷಿಸಲಿದೆ.

2. ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಸಿಮೆಂಟ್ ಸಿಲೋಗಳು ಮತ್ತು ಟ್ಯಾಂಕ್ ಫಾರ್ಮ್‌ಗಳು: ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಕೈಗಾರಿಕಾ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಿಂದಾಗಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸೈಲೋಗಳು ಮತ್ತು ಟ್ಯಾಂಕ್ ಫಾರ್ಮ್‌ಗಳಿಗೆ ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಾಗಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಪ್ರಮಾಣದ ಅಂತರ್-ರಾಜ್ಯ ಸಿಮೆಂಟ್ ಸಾಗಣೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಸಿಮೆಂಟ್ ಸೈಲೋಗಳು ಹಾಗೂ ವಿತರಣಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಿದರೆ ಸಮುದ್ರ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಸಿಮೆಂಟ್ ಸಾಗಣೆಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಅದರಿಂದ ಸಾಗಣೆ ವೆಚ್ಚ ಕಡಿಮೆಯಾಗುವುದಲ್ಲದೆ ಬಂದರು ಚಟುವಟಿಕೆಗಳು ಹೆಚ್ಚಲಿವೆ. ಜೊತೆಗೆ, ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಅನೇಕ ಉದ್ಯಮಗಳಿಗೆ ರಾಸಾಯನಿಕ, ಪೆಟ್ರೋಲಿಯಂ ಉತ್ಪನ್ನಗಳು ಹಾಗೂ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಟ್ಯಾಂಕ್ ಫಾರ್ಮ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಸಂಗ್ರಹಿಸುವ ಇನ್ನಿತರ ಕಚ್ಚಾ ವಸ್ತುಗಳನ್ನು ಸಂಗ್ರಹಿಸಲು ದಾಸ್ತಾನು ಮತ್ತು ಹ್ಯಾಂಡ್ಲಿಂಗ್ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಈ ಅಗತ್ಯವನ್ನು ಪೂರೈಸುವ ಮೂಲಕ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಸೈಲೋಗಳು ಮತ್ತು ಟ್ಯಾಂಕ್ ಫಾರ್ಮ್‌ಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ.

3. ಉಗ್ರಾಣಗಳು ಮತ್ತು ಶೀಘ್ರಲೀಕರಣ ಘಟಕಗಳು: ರಾಜ್ಯದ ಉತ್ಪಾದನಾ ಮತ್ತು ಕೃಷಿ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ನೆರವಾಗಲು ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯದ ಒಟ್ಟಾರೆ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಣೆಗೊಳಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಉಗ್ರಾಣಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ ಹಾಗೂ ಶೀಘ್ರಲೀಕರಣ ಕೇಂದ್ರಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಹೊಂದಿದೆ.

4.1.6. ವರ್ಗ - ಎಫ್: ದ್ವೀಪಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ

ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ದ್ವೀಪಗಳಿವೆ. ರಾಜ್ಯವು ಅವುಗಳ ಲಾಭವನ್ನು ಇನ್ನೂ ಪೂರ್ಣ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಪಡೆದುಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಕರಾವಳಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ದ್ವೀಪಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಮತ್ತು ಪೂರಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಆದ್ಯತೆ ನೀಡುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ.

1. ದ್ವೀಪಗಳ ಗುರುತಿಸುವಿಕೆ: ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ಕರಾವಳಿ ದ್ವೀಪಗಳು ಹಾಗೂ ನದಿ ದ್ವೀಪಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಗುರುತಿಸಲಿದೆ. ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಪೂರಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಇರುವ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ಭೂಮಿ ಬಳಕೆ ಮತ್ತು ವಲಯ ನಿಯಂತ್ರಣ ನಿಯಮಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಯೋಜನೆ ರೂಪಿಸಲಿದೆ.

2. ದ್ವೀಪಗಳ ಮಾಸ್ಟರ್ ಪ್ಲಾನ್: ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ದ್ವೀಪಗಳ ಸುಸ್ಥಿರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು 'ಕರ್ನಾಟಕ ಐಲ್ಯಾಂಡ್ ಮಾಸ್ಟರ್ ಪ್ಲಾನ್' ರೂಪಿಸಲಿದೆ. ಅದರಂತೆ ದ್ವೀಪಗಳಲ್ಲಿ ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು (ಸಾರಿಗೆ, ಉಪಯೋಗ ಹಾಗೂ ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಸೇರಿದಂತೆ) ನೀಲಿ ನಕ್ಷೆಯನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲಿದೆ. ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ, ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳ ಸೃಷ್ಟಿ ಹಾಗೂ ಪೂರಕ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಇದನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಈ ದ್ವೀಪಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಮತ್ತು ದ್ವೀಪಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವಕ್ಕೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನೂ ಹೊಂದಿದೆ.

4.1.7 ವರ್ಗ - ಜಿ: ಹಸಿರು ಜಲಜನಕ ಉತ್ಪಾದನೆ ಸೇರಿದಂತೆ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಕಡಲಾಚೆಯ ಇಂಧನ ಯೋಜನೆಗಳು:

ಕರ್ನಾಟಕದ ಕಡಲ ತೀರದಲ್ಲಿ ಗಾಳಿ (ಪವನ) ಶಕ್ತಿ ಹಾಗೂ ಸಮುದ್ರದ ಅಲೆಗಳಿಂದ ಇಂಧನ ಉತ್ಪಾದನೆ ಮಾಡಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡರೆ ರಾಜ್ಯದ ಇಂಧನ ಉತ್ಪಾದನೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಬಹುದು ಹಾಗೂ ಪಳೆಯುಳಿಕೆ (ಫಾಸಿಲ್) ಇಂಧನಗಳ ಮೇಲಿನ ಅವಲಂಬನೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬಹುದು.

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಉತ್ಪಾದನೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದರಿಂದ ಉದ್ಯೋಗಾವಕಾಶಗಳು ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚಲಿವೆ. ಜೊತೆಗೆ, ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಉತ್ಪಾದನೆಯ ಒಟ್ಟಾರೆ ಗುರಿಯನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು ಮಹತ್ವದ ಕೊಡುಗೆ ನೀಡಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಅಂತಿಮವಾಗಿ ಇದು ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಉತ್ತೇಜನ ನೀಡಲಿದೆ.

1. ಕಡಲಾಚೆಯ ಹಾಗೂ ಕಡಲತೀರದ ಪವನಶಕ್ತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು: ಕರ್ನಾಟಕದ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಕಡಲಾಚೆಯ (Offshore) ಮತ್ತು ಕಡಲತೀರದ (Nearshore) ಪವನಶಕ್ತಿ ಉತ್ಪಾದನಾ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ. ಸಮುದ್ರದಲ್ಲಿ ಗಾಳಿ ಯಂತ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಮೂಲಕ ಕರಾವಳಿಯಲ್ಲಿ ಬೀಸುವ ವೇಗವಾದ ಗಾಳಿಯನ್ನು ಸದೃಶಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಮತ್ತು ಅದರ ಮೂಲಕ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯನ್ನು ಉತ್ಪಾದಿಸುವುದು ಇದರಲ್ಲಿ ಸೇರಿದೆ. ಪವನಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಸದೃಶಕೆ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವಲ್ಲಿ ಗಾಳಿ ಯಂತ್ರಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುವುದಲ್ಲದೆ, ರಾಜ್ಯದ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಉತ್ಪಾದನಾ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೂ ಸಾಕಷ್ಟು ಕೊಡುಗೆ ನೀಡಲಿವೆ. ಅದರಿಂದಾಗಿ ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ಇಂಧನ ಮೂಲಗಳ ಮೇಲಿನ ಅವಲಂಬನೆ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗೆಯೇ, ಉತ್ಕೃಷ್ಟ ಗುಣಮಟ್ಟದ ಪವನಶಕ್ತಿ ಟರ್ಬೈನ್ ಬ್ಲೇಡ್‌ಗಳನ್ನು ಸಾಗಣೆ ಮಾಡಲು ಬಂದರುಗಳು ಹೇಳಿ ಮಾಡಿಸಿದ ತಾಣಗಳಾಗಿವೆ. ಇಲ್ಲಿ ಪವನ ಯಂತ್ರಗಳ ರೆಕ್ಕೆಯನ್ನು ತಯಾರು ಮಾಡಿದರೆ ರಸ್ತೆ ಮಾರ್ಗಕ್ಕಿಂತ ಸುಲಭವಾಗಿ ಜಲಮಾರ್ಗದ ಮೂಲಕ ಅವುಗಳನ್ನು ಸುಲಭವಾಗಿ ಸಾಗಣೆ ಮಾಡಬಹುದಾಗಿದೆ.

2. ತರಂಗ ಶಕ್ತಿ ಯೋಜನೆಗಳು: ಅಲೆಗಳಿಂದ ಶಕ್ತಿ ಉತ್ಪಾದನೆ ಮಾಡುವ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದರೆ ರಾಜ್ಯದ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸುಲಭವಾಗಿ ಲಭಿಸುವ ಸಮುದ್ರದ ಅಲೆಗಳ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಸದೃಶಕೆ ಮಾಡಿಕೊಂಡಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಸಮುದ್ರದ ತರಂಗಗಳಿಂದ ವಿದ್ಯುತ್ ಉತ್ಪಾದಿಸುವ ಯೋಜನೆಗಳು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಮತ್ತು ಮೊದಲೇ ಅಂದಾಜು ಮಾಡಬಹುದಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತವೆ. ಅದು ಸುಸ್ಥಿರ ಇಂಧನ ಉತ್ಪಾದನೆ ಗುರಿಯನ್ನು ತಲುಪಲು ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ನೆರವಾಗಲಿದೆ.

3. ಹಸಿರು ಜಲಜನಕ ಮತ್ತು ಅದರ ಉತ್ಪನ್ನಗಳು: ಹಸಿರು ಜಲಜನಕದ ಆರ್ಥಿಕತೆಯಲ್ಲಿ ಬಂದರುಗಳು ಪ್ರಮುಖ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಬಂದರುಗಳನ್ನು ಹಸಿರು ಜಲಜನಕದ ಉತ್ಪಾದನೆ, ದಾಸ್ತಾನು ಹಾಗೂ ವಿತರಣೆಯ ಜಾಲವಾಗಿ ಬಳಸಬಹುದು. ಅವು ಜಲಜನಕ ಮತ್ತು ಉಪ ಉತ್ಪನ್ನಗಳನ್ನು ಕೊನೆಯ ಹಂತದ ಬಳಕೆದಾರರಿಗೆ ಪೂರೈಕೆ ಮಾಡಲು ಸಾಗಣೆದಾರರಿಗೆ ನೆರವಾಗುತ್ತವೆ. ಹಸಿರು ಜಲಜನಕದ ಉತ್ಪಾದನೆ ಮತ್ತು ಪೂರೈಕೆಯ ಮೂಲಕ ಇಂಗಾಲ ಹೊರ ಸೂಸುವಿಕೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವಲ್ಲಿ ಬಂದರುಗಳು ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರ ವಹಿಸುತ್ತವೆ. ಹಸಿರು

ಜಲಜನಕದ ಉತ್ಪಾದನೆ ಘಟಕಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ, ವಿದ್ಯುತ್ ಸಂಪರ್ಕ, ದಾಸ್ತಾನು ಟ್ಯಾಂಕ್‌ಗಳು, ಪೈಪ್‌ಲೈನ್, ದ್ರವೀಕರಣ ಘಟಕ, ಸಂಕುಚೀಕರಣ ಕೇಂದ್ರಗಳು, ಲೋಡಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಅನ್‌ಲೋಡಿಂಗ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳು, ಬಂಕರಿಂಗ್ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಮತ್ತು ಸುರಕ್ಷತಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳೇ ಮೊದಲಾದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳು ಹಸಿರು ಜಲಜನಕ ಮತ್ತು ಅದರ ಉಪ ಉತ್ಪನ್ನಗಳ ಮಾರುಕಟ್ಟೆಯನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಪಡಿಸಲು ನೆರವಾಗುತ್ತವೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹಸಿರು ಜಲಜನಕವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಕಡಲಾಚೆಯ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡುವುದು, ಪರವಾನಗಿ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆ, ಪರ್ಮಿಟ್ ನೀಡುವುದು ಇತ್ಯಾದಿ ಕಾರ್ಯಗಳ ಮೂಲಕ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಉತ್ಪಾದನೆಯ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡಲಿದೆ. ಯೋಜನೆಗಳ ಡೆವಲಪರ್‌ಗಳು ಇಂಧನ ಇಲಾಖೆಯ 'ಕರ್ನಾಟಕ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ನೀತಿ, 2022-2027' ಅನುಸಾರವಾಗಿ ಹಾಗೂ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೊಳಿಸುವ ನೋಡಲ್ ಏಜೆನ್ಸಿಯಾದ ಕರ್ನಾಟಕ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಯಮಿತ (ಕೆಆರ್‌ಇಡಿಎಲ್)ದ ನಿಯಮಗಳಿಗನುಗುಣವಾಗಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮತಿ ಪಡೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಹಸಿರು ಜಲಜನಕದ ಉತ್ಪಾದನೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಕಡಲಾಚೆಯ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಪರಿಸರ ಸಂಬಂಧಿ ನಿಯಮಗಳು, ಸುರಕ್ಷತಾ ನಿಯಮಗಳು ಹಾಗೂ ಇನ್ನಿತರ ಅಗತ್ಯ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳ ಪಾಲನೆಯನ್ನು ಖಾತ್ರಿ ಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಇಡೀ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ದಕ್ಷವಾಗಿ ಮತ್ತು ಪಾರದರ್ಶಕವಾಗಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನೆರವಾಗಲಿದೆ.

ಇದರ ಜೊತೆಗೆ, ಹಸಿರು ಜಲಜನಕದ ಉತ್ಪಾದನೆ ಮತ್ತು ಪೂರೈಕೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳಾದ ಬಂದರುಗಳು, ಜೆಟ್ಟಿಗಳು ಅಥವಾ ವಿಶೇಷ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಇರುವ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಿದೆ. ಈ ಮೂಲಕ ಕಡಲಾಚೆಯ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಘಟಕಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ನೆರವಾಗಲಿದೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ಹಸಿರು ಜಲಜನಕದ ಉತ್ಪಾದನೆ ಮತ್ತು ಪೂರೈಕೆಗೆ ಇರುವ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ ಸಂಬಂಧಿ ಅಡೆತಡೆಗಳು ನಿವಾರಣೆಯಾಗಲಿವೆ. ಕಡಲಾಚೆಯ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಖಾಸಗಿ ವಲಯದ ಬಂಡವಾಳ ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಇದರಿಂದ ಅನುಕೂಲವಾಗಲಿದೆ.

ಹಸಿರು ಜಲಜನಕ ಉತ್ಪಾದನೆಯೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಕಡಲಾಚೆಯ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಯೋಜನೆಗಳ ಸ್ಥಾಪನೆಗೆ ಡೆವಲಪರ್‌ಗಳು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ನವ ಮತ್ತು ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಸಚಿವಾಲಯ (ಎಂಎನ್‌ಆರ್‌ಇ) ಹಾಗೂ ಅದರಡಿ ನೋಂದಾಯಿತ ಸಂಸ್ಥೆಗಳಾದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಪವನಶಕ್ತಿ ಸಂಸ್ಥೆ (ಎನ್‌ಐಡಬ್ಲ್ಯುಇ) ನಿಗದಿಪಡಿಸಿರುವ ನಿಯಮಾವಳಿಗಳು ಹಾಗೂ ಕರ್ನಾಟಕ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ಆಯೋಗ (ಕೆಇಆರ್‌ಸಿ) ಮತ್ತು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಇತರ ಪ್ರಾಧಿಕಾರಗಳು ನಿಗದಿಪಡಿಸಿರುವ ನಿಯಮಗಳು ಮತ್ತು ಮಾರ್ಗದರ್ಶಿ ಸೂತ್ರಗಳನ್ನು ಪಾಲಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

4.1.8 ವರ್ಗ -ಎಚ್: ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ವೃದ್ಧಿಸುವ ಉಪಕ್ರಮಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ವೃದ್ಧಿ ಉಪಕ್ರಮಗಳು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗುತ್ತವೆ. ಬೇಡಿಕೆ ಹೆಚ್ಚಳ, ತಾಂತ್ರಿಕ ಪ್ರಗತಿ, ಸುರಕ್ಷತಾ ಅಗತ್ಯಗಳು ಹಾಗೂ ಪರಿಸರ ಸಂಬಂಧಿ ಆತಂಕಗಳು ಈ ಸಾಮರ್ಥ್ಯವೃದ್ಧಿ ಉಪಕ್ರಮಗಳಿಗೆ

ಅಗತ್ಯವಾಗಿವೆ. ಈ ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ವಿವಿಧ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಉದ್ದೇಶ ಹೊಂದಿದೆ:

1. ಕೌಶಲ್ಯಾಭಿವೃದ್ಧಿ: ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು, ಅದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲು ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಲು ತತ್ಸಂಬಂಧಿ ಕೌಶಲ್ಯಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲದ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅಗತ್ಯ ಕೌಶಲ್ಯಗಳಿಂದ ಕೂಡಿದ ನುರಿತ ಮಾನವ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ತಯಾರು ಮಾಡಲು ತರಬೇತಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಬಗ್ಗೆಯೂ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಗಮನ ಹರಿಸಲಿದೆ.

ಎ. ರಾಜ್ಯದ ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಜಾರಿಗೊಳ್ಳಲಿರುವ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲವನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಅಥವಾ ರಾಜ್ಯದ ಇನ್ನಿತರ ಇಲಾಖೆಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಸೇರಿ ಹೊಸ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವುದು, ಸಿಬ್ಬಂದಿ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವುದು, ಅಲ್ಲಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಕೌಶಲ್ಯಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ವಿಶೇಷ ಪಠ್ಯ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸುವುದು.

ಬಿ. ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಸೂಕ್ತ ಒಪ್ಪಂದಗಳನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಸ್ಥಳೀಯ ಕರಾವಳಿಯ ಜನರಲ್ಲಿ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ನಿರ್ಮಾಣ ಉಪಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಮೂಲಕ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ನುರಿತ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲವನ್ನು ದೊಡ್ಡ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವುದು.

ಸಿ. ಕರ್ನಾಟಕದ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಕೌಶಲ್ಯಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಕೌಶಲ್ಯಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ತರಬೇತಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡು ಇನ್‌ಕ್ಯುಬೇಶನ್ ಸೆಂಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸುವುದು.

3. ಆಟೋಮೇಶನ್ ಮತ್ತು ತಾಂತ್ರಿಕ ಏಕೀಕರಣ : ತಾಂತ್ರಿಕ ಹೊಂದಾಣಿಕೆ ಹಾಗೂ ಬಂದರು ನಿರ್ವಹಣೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯ ಮೇಲ್ವಿಚಾರಣೆ, ಐ.ಒ.ಟಿ (Internet of things), ಭೂ ದಾಸ್ತಾನು ನಿರ್ವಹಣೆ ಇತ್ಯಾದಿ ಉಪಕ್ರಮಗಳ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಇರುವ ಮತ್ತು ಮುಂದೆ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಿರುವ ಬಂದರುಗಳ ದಕ್ಷತೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ.

4.1.9. ವರ್ಗ - ಐ: ಇನ್ನಿತರ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳು

1. ಕರಾವಳಿ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಕಾರ್ಯಗಳು ಮತ್ತು ವಿಪತ್ತು ಪರಿಹಾರ: ಕರಾವಳಿ ಸಂರಕ್ಷಣೆಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಹಾಗೂ ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳು ಎದುರಿಸುತ್ತಿರುವ ಅಸ್ಥಿರತೆಯನ್ನು ನಿವಾರಿಸಲು ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಉಪಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಪರಿಸರ ಸ್ನೇಹಿ ಮತ್ತು ಸಾಮಾಜಿಕ ಸೂಕ್ತ ಪರಿಹಾರ ಕ್ರಮಗಳ ಮೂಲಕ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲು ಸುಸ್ಥಿರ ಕರಾವಳಿ ರಕ್ಷಣೆ ಮತ್ತು ನಿರ್ವಹಣೆ ಹೂಡಿಕೆ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ (ಎಸ್‌ಸಿಪಿಎಂಐಪಿ) ವನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ. ಕೃತಕ ದಂಡೆಗಳನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದು, ಬೀಚ್‌ಗಳ ಪೋಷಣೆ ಹಾಗೂ ಮರಳಿನ ದಿಬ್ಬಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆಯೇ ಮೊದಲಾದ ಸರಳ ಆಯ್ಕೆಗಳ ಮೂಲಕ ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ.

ಸಮುದ್ರದ ತೀರಗಳ ಸವಕಳಿಯನ್ನು ತಡೆಯುವುದು ಮತ್ತು ಅದರ ಮೂಲಕ ಕರಾವಳಿ ಜನಸಮುದಾಯದ ಆದಾಯ ವೃದ್ಧಿಯ ಅವಕಾಶಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನೂ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ.

2. ಸಮುದ್ರ ಪರಿಸರದ ನಿರ್ವಹಣೆ ಯೋಜನೆ: ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶದ ಸುಸ್ಥಿರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಸಮುದ್ರ ತೀರದಲ್ಲಿರುವ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಸಮುದ್ರ ಪರಿಸರದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರೀತಿಯ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿ ಸಮತೋಲನ ತರುವ ಮೂಲಕ ಇದನ್ನು ಮಾಡಬಹುದು. ವಿಭಿನ್ನ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸಮುದ್ರ ಪ್ರದೇಶದ ಬಳಕೆದಾರರಲ್ಲಿ ಸಂಘರ್ಷವನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೂ ಇದು ನೆರವಾಗಲಿದೆ. ಅಪಾಯದಲ್ಲಿರುವ ಸ್ಥಳಗಳನ್ನು ಗುರುತಿಸುವ ಮೂಲಕ ಸಮುದ್ರ ಪರಿಸರದ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವ ಯೋಜನೆಯು ಸಮುದ್ರ ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ಹವಾಮಾನ ಬದಲಾವಣೆಯ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಕೂಡ ನೆರವಾಗಲಿದೆ. ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಎಲ್ಲ ಬಳಕೆದಾರರನ್ನು ಒಂದೆಡೆ ತರುವ ಮೂಲಕ ಸಮುದ್ರ ಸಂಪನ್ಮೂಲಗಳ ಹಾಗೂ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳ ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಸೂಕ್ತವಾದ ಚೌಕಟ್ಟನ್ನು ಇದು ಒದಗಿಸಲಿದೆ.

4.2. ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಮಾರ್ಗೋಪಾಯಗಳು.

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲು ಅವಕಾಶವಿರುವ ಪ್ರಮುಖ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳ ಬಗ್ಗೆ 'ಎ' ಇಂದ 'ಐ'ವರೆಗಿನ ವರ್ಗಗಳು ವಿವರಣೆ ನೀಡಿವೆ. ಈ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ (1) ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವನ್ನು ಆಹ್ವಾನಿಸುವ ಮೂಲಕ; ಅಥವಾ (2) ಸಂಬಂಧಿತ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅಥವಾ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಏಜೆನ್ಸಿಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಅಥವಾ ಸರ್ಕಾರಿ ಸ್ವಾಮ್ಯದ ಸಂಸ್ಥೆಗಳ (ಪಿ.ಎಸ್.ಯು.) ಜೊತೆಗೆ ಸಹಕಾರದೊಂದಿಗೆ; ಅಥವಾ ಸ್ವಯಂ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ (ಇ.ಪಿ.ಸಿ. ಮೂಲಕ, ಐಟಿಂ-ರೇಟ್ ಗುತ್ತಿಗೆಗಳು ಇತ್ಯಾದಿ) ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಿದೆ.

ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಎಲ್ಲಾ ರೀತಿಯ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳ ವರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಉತ್ಸುಕವಾಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ಸಾಧಿಸಲು, ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಖಾಸಗಿ ಪಾಲುದಾರಿಕೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆಯ ವಿಧಾನಗಳನ್ನು ರೂಪಿಸಿದೆ.

5. ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವಕ್ಕೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ವಿಧಾನಗಳು.

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಮೂಲಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಒತ್ತು ನೀಡುತ್ತಿದೆ. ಎಲ್ಲಾ ರೀತಿಯ ಸರಕುಗಳನ್ನು ನಿಭಾಯಿಸಬಹುದಾದ ಬಹುಪಯೋಗಿ ಬಂದರು ಸೌಕರ್ಯಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ, ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಬಂದರುಗಳ ಸೌಕರ್ಯ, ಪ್ರಮುಖವಲ್ಲದ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಸುಧಾರಣೆ ಅಥವಾ ಬೌನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್, ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪಾರ್ಕ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಆರ್ಥಿಕ ವಲಯಗಳು, ಜಲಸಾರಿಗೆ ಆಧಾರಿತ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ, ಹಡಗು ನಿರ್ಮಾಣ ಮತ್ತು ಹಡಗು ರಿಪೇರಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಹಾಗೂ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಮತ್ತು ತತ್ಸಂಬಂಧಿ

ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ನಿರ್ಮಾಣವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಒಟ್ಟಾರೆ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನೀತಿಯು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಗಳ ತ್ವರಿತ ಜಾರಿಗೆ ಒತ್ತು ನೀಡುತ್ತದೆ. ಈ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ವತಿಯಿಂದ ಅಥವಾ ಮೂರನೇ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳು ಸಹ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸಬಹುದು.

• **ಸಾಲಿಸಿಟೆಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳು:** ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವಕ್ಕಂದೇ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಗುರುತಿಸಿದ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳೇ ಸಾಲಿಸಿಟೆಡ್ ಯೋಜನೆಗಳು. ಈ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲು 'ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಮನವಿ' (ಆರ್‌ಎಫ್‌ಪಿ) ಅಥವಾ 'ಅರ್ಜಿಗಳಿಗಾಗಿ ಮನವಿ' (ಆರ್‌ಎಫ್‌ಎ) ಆಹ್ವಾನಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅಂತಹ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು ಸಾಲಿಸಿಟೆಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳು ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ.

• **ಅನ್‌ಸಾಲಿಸಿಟೆಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳು:** ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಮೂರನೇ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳಿಂದ (ಸರ್ಕಾರಿ ಏಜೆನ್ಸಿ, ಪಿಎಸ್‌ಯು ಅಥವಾ ಖಾಸಗಿ ಉದ್ಯಮಗಳು), ಅವರ ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಗುರುತಿಸಲ್ಪಟ್ಟು, ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಗೆ ಸಲ್ಲಿಸಲಾದ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು ಅನ್‌ಸಾಲಿಸಿಟೆಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳು ಎಂದು ಕರೆಯಲಾಗುತ್ತದೆ.

5.1. ಸಾಲಿಸಿಟೆಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡುವ ವಿಧಾನ.

• ಪಿಪಿಪಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗದ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ವೆಚ್ಚದ ಮಿತಿಯನ್ನು ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ **ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಪಿಪಿಪಿ ನೀತಿ, 2018ರ** ನಿಯಮಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಅಥವಾ ಆಯಾ ಯೋಜನೆಗಳ ಮೌಲ್ಯದ ಆಧಾರದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನಿರ್ಧರಿಸುತ್ತದೆ.

• ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗಗಳ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಲ್ಲಿಕೆಯಾಗುವ ಸಾಲಿಸಿಟೆಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿಗೆ **ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಪಿಪಿಪಿ ನೀತಿ, 2018ರ** ನಿಯಮಗಳಿಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಬಿಡ್ಡಿಂಗ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯ ಮೂಲಕ ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ.

• ವೆಚ್ಚದ ಮಿತಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮತಿಯನ್ನು ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಬಿಡ್ಡಿಂಗ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯ ಮೂಲಕ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ತನ್ನ ವಿವೇಚನಾಧಿಕಾರ ಬಳಸಿ ನೀಡುತ್ತದೆ.

5.2. ಅನ್‌ಸಾಲಿಸಿಟೆಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡುವ ವಿಧಾನ.

- ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ ಮಿತಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿರುವ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗದ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಅನ್‌ಸಾಲಿಸಿಟೆಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಪಿಪಿಪಿ ನೀತಿ-2018ರ ನಿಯಮಗಳಿಗನುಗುಣವಾಗಿ ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಬಿಡ್ಡಿಂಗ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯ ಮೂಲಕ ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ.
- ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ ಮಿತಿಗಿಂತ ಕಡಿಮೆಯಿರುವ ಯಾವುದೇ ವರ್ಗದ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಅನ್‌ಸಾಲಿಸಿಟೆಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳಿಗೆ ನಾಮನಿರ್ದೇಶನ ಅಥವಾ ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಬಿಡ್ಡಿಂಗ್ ಆಧಾರದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯ ವಿವೇಚನಾಧಿಕಾರ ಬಳಸಿ ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ.
- ಕರಾವಳಿ ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಕೊಡುಗೆ ನೀಡುವಂತಹ ಅನ್‌ಸಾಲಿಸಿಟೆಡ್ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು/ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಸ್ವಯಂಪ್ರೇರಿತವಾಗಿ, ಯಾವುದೇ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವಿಲ್ಲದೆ, ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಬಹುದು.

5.3. ಕನಿಷ್ಠ ಅಂತರದ ನಿಯಮ / ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳಿಗೆ ವಿಶೇಷ ಅಧಿಕಾರ.

ಎ. ಗ್ರೀನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ವಾಣಿಜ್ಯ ಬಂದರುಗಳಿಗೆ (ವರ್ಗ - ಎ.ಐ.)

- ಗ್ರೀನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ವಾಣಿಜ್ಯ ಬಂದರು ನಿರ್ಮಾಣಕ್ಕೆ ಅನುಮತಿ ಪಡೆದವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಆ ಬಂದರಿನಿಂದ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ದೂರದವರೆಗೆ ಹಾಗೂ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಅವಧಿಯವರೆಗೆ, ಇನ್ನಾವುದೇ ಬಂದರು ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಬಾರದು ಎಂಬ 'ಪೋರ್ಟ್ ಎಕ್ಕ್ಲೂಸಿವಿಟಿ ಜೋನ್' ನಿಗದಿಪಡಿಸಬಹುದು. ಅಂತರ ಹಾಗೂ ಅವಧಿಯನ್ನು ಬಿಡ್ ದಾಖಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಸೂಚಿಸುತ್ತದೆ. ಹೂಡಿಕೆ ಮಾಡಬೇಕಾದ ಬಂಡವಾಳದ ಮೊತ್ತ ಹಾಗೂ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ನೀಡಬೇಕಾದ ಕನಿಷ್ಠ ಸರಕಿನ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಕೂಡ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ಷರತ್ತುಗಳ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಬಹುದು.

ಬಿ. ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ (ಎ.ಐ. ವರ್ಗ ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಉಳಿದ ವರ್ಗಗಳು)

- ಗ್ರೀನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ವಾಣಿಜ್ಯ ಬಂದರು ಕೆಟಗರಿಯನ್ನು ಹೊರತುಪಡಿಸಿ ಇನ್ನಿತರ ವರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ, ಅಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳ ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳು ಕನಿಷ್ಠ ಅಂತರ ಹಾಗೂ ಎಕ್ಕ್ಲೂಸಿವಿಟಿ ಅವಧಿಯ ನಿಯಮವನ್ನು ಅನ್ವಯಿಸುವಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಬಳಿ ಮನವಿ ಮಾಡಬಹುದು. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸಿದರೆ ಅದನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಲಿದೆ.

5.4.ಕನಿಷ್ಠ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ನಿಯಮ ಮತ್ತು ವಿಶೇಷ ನಿಬಂಧನೆಗಳು

• ಯೋಜನೆಗೆ ಅನುಮತಿ ನೀಡುವಾಗ ಬಿಡ್/ವಿನಾಯಿತಿ ದಾಖಲೆಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಕನಿಷ್ಠ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ನಿಯಮಗಳು ಹಾಗೂ/ಅಥವಾ ಇನ್ನಿತರ ವಿಶೇಷ ನಿಬಂಧನೆಗಳನ್ನು ಸೇರಿಸಬಹುದು. ಉದಾಹರಣೆಗೆ- ಸಾಗಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾದ ಕನಿಷ್ಠ ಸರಕುಗಳ ಮೊತ್ತದ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ಇತ್ಯಾದಿ.

• ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಬಂದರು/ಬರ್ತ್‌ಗಳನ್ನು (ಕೆಟಗರಿ ಎ.2 ಮತ್ತು ಎ.3) ಸ್ಥಾಪಿಸಲು ಮುಂದೆ ಬರುವ ಯೋಜನಾ ಪ್ರವರ್ತಕರು ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಬಂದರಿನ/ಬರ್ತ್‌ನ ಸಾಮರ್ಥ್ಯದ ಕನಿಷ್ಠ ಶೇ.70ರಷ್ಟು ಅಥವಾ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಆಯಾ ಯೋಜನೆಗೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸುವ ಮೊತ್ತದ ಕನಿಷ್ಠ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಸಾಗಣೆ ಮಾಡುವ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ನೀಡಬೇಕು. ಕ್ಯಾಪ್ಟಿವ್ ಬಂದರು/ಬರ್ತ್‌ಗಳು ಮೂರನೇ ವ್ಯಕ್ತಿಯ ಸರಕುಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಸಾಗಣೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಆದರೆ, ಅದು ಒಂದು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಆಯಾ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಸಾಗಣೆ ಮಾಡುವ ಒಟ್ಟು ಸರಕಿನ ಶೇ.30ರಷ್ಟನ್ನು ಮೀರಬಾರದು ಅಥವಾ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ಸರಕಿನ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಮೀರಬಾರದು.

• ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಮಾಸ್ಟರ್ ಡೆವಲಪರ್ (ವರ್ಗ- ಎ.4) ಆಗಿರುವ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬರ್ತ್‌ಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ ಯೋಜನಾ ಪ್ರವರ್ತಕರು ಆಯಾ ಯೋಜನೆಯಡಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸುವ ಕನಿಷ್ಠ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ಟನ್ನೇಜ್ ಸರಕಿನ ಸಾಗಣೆ ನಿಯಮಕ್ಕೆ ಬದ್ಧರಾಗಿರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

5.5.ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಪ್ಪಂದ

ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಲು ಮತ್ತು ಪರವಾನಗಿ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಸರಳಗೊಳಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಕಿರು ಬಂದರುಗಳಿಗೆ ಮಾದರಿ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಪ್ಪಂದ (ಎಂ.ಸಿ.ಎ) ಮತ್ತು ಇನ್ನಿತರ ವರ್ಗದ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳನ್ನು ನಿಗದಿಪಡಿಸಬಹುದು. ಪಿಪಿಪಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಬಿಡ್ ದಾಖಲೆಗಳನ್ನು ಸಿದ್ಧಪಡಿಸಲು ಈ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳು ನೆರವಾಗುತ್ತವೆ.

5.5.1.ಪಿಪಿಪಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಅನುಮತಿ ಆಯ್ಕೆಗಳು/ಮಾದರಿಗಳು

ಸಾರ್ವಜನಿಕ-ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವ (ಪಿ.ಪಿ.ಪಿ.)ದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಗ್ರೀನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ವಾಣಿಜ್ಯ ಬಂದರು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಡಿ.ಬಿ.ಎಫ್.ಒ.ಟಿ.(ಡಿಸೈನ್, ಬಿಲ್ಡ್, ಫೈನಾನ್ಸ್, ಆಪರೇಟ್ ಮತ್ತು ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್) ಮಾದರಿಯೇ ಆದ್ಯತೆಯ ಪಿ.ಪಿ.ಪಿ. ಮಾದರಿಯಾಗಿರಲಿದೆ. ಆದರೂ, ಆಯಾ ಯೋಜನೆಯ ವಿನ್ಯಾಸಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಬೇರೆ ರೀತಿಯ ಸೂಕ್ತ ಪಿಪಿಪಿ ಮಾದರಿಯ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ಧರಿಸಬಹುದು.

ಇನ್ನಿತರ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳ ವರ್ಗಗಳಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಡಿ.ಬಿ.ಎಫ್.ಒ.ಟಿ, ಒ ಮತ್ತು ಎಂ (ಆಪರೇಷನ್ಸ್ ಮತ್ತು ಮೆಂಟೇನೆನ್ಸ್), ಲೀಸ್,

ಬಿ.ಎಲ್.ಟಿ. (ಬಿಲ್ಡ್, ಲೀಸ್, ಟ್ರಾನ್ಸ್ಪರ್), ಬಿ.ಒ.ಟಿ. (ಬಿಲ್ಡ್, ಆಪರೇಟ್, ಟ್ರಾನ್ಸ್ಪರ್), ಬಿ.ಒ.ಒ.ಟಿ. (ಬಿಲ್ಡ್, ಓನ್, ಆಪರೇಟ್, ಟ್ರಾನ್ಸ್ಪರ್) ಇತ್ಯಾದಿ ಸೂಕ್ತ ಮಾದರಿಯನ್ನು ಆಯಾ ಯೋಜನೆಯ ಸ್ವರೂಪಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಬಹುದು.

5.5.2. ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿ

ಎ. ಬಂದರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ (ವರ್ಗ- ಎ)

• ಬಂದರು/ ಜೆಟ್ಟಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯು ಗರಿಷ್ಠ 30 ವರ್ಷಗಳಾಗಿರುತ್ತವೆ.

• ಪ್ರಾರಂಭಿಕ ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿ ಮುಗಿದ ಬಳಿಕ, ಅರ್ಜಿಯ ಅರ್ಹತೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ 30 ವರ್ಷಗಳಿಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸುವ ಅವಕಾಶಗಳಿವೆ.

ಬಿ. ಇನ್ನಿತರ ಜಲಸಾರಿಗೆ ವರ್ಗಗಳ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ

ವಿವಿಧ ಮೊತ್ತದ ಬಂಡವಾಳ ಹೂಡಿಕೆ ಮತ್ತು ವಿವಿಧ ಅವಧಿಯ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯ ಇನ್ನೆಲ್ಲಾ ವರ್ಗಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಯೋಜನೆಗೂ ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಆಯಾ ಯೋಜನೆಯ ಮೌಲ್ಯಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ತನ್ನ ವಿವೇಚನೆಯಂತೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಿದೆ. ಆದರೂ, ಈ ರೀತಿಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸಾಮಾನ್ಯ ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿಯನ್ನು ಈ ಕೆಳಗಿನಂತೆ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ:

ವರ್ಗ	ಹೆಸರು	ರಿಯಾಯಿತಿ ಅವಧಿ
ಬಿ	ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಯೋಜನೆಗಳು	10 ರಿಂದ 20 ವರ್ಷಗಳು
ಸಿ	ಮೀನುಗಾರಿಕೆ ಯೋಜನೆಗಳು	10 ರಿಂದ 30 ವರ್ಷಗಳು
ಡಿ	ಕೈಗಾರಿಕಾ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	30 ವರ್ಷಗಳು
ಇ	ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ	10 ರಿಂದ 30 ವರ್ಷಗಳು
ಎಫ್	ದ್ವೀಪ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	10 ರಿಂದ 30 ವರ್ಷಗಳು

ಜಿ	ಕಡಲಾಚೆಯ ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ಯೋಜನೆ, ಹಸಿರು ಜಲಜನಕ ಸೇರಿದಂತೆ	20 ರಿಂದ 30 ವರ್ಷಗಳು
ಎಚ್	ಶಿಕ್ಷಣ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಮತ್ತು ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು	10 ರಿಂದ 20 ವರ್ಷಗಳು

5.5.3. ಶುಲ್ಕ ನಿಯಂತ್ರಣ/ ದರ ನಿಗದಿ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯ

- ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣಗಳಿಗೆ ಮಾರುಕಟ್ಟೆ ದರಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಶುಲ್ಕ ಹಾಗೂ ದರ ನಿಗದಿಪಡಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಅನುಮತಿ ನೀಡಲಿದೆ.
- ಶುಲ್ಕ ನಿಗದಿ ವಿಧಾನದಲ್ಲಿ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾಣಗಳು ಪಾರದರ್ಶಕತೆಯನ್ನು ಕಾಯ್ದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಮತ್ತು ಶುಲ್ಕ ಹಾಗೂ ದರಗಳನ್ನು ಪ್ರಕಟಿಸಬೇಕು.
- ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾಣಗಳು ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದ ದರವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ದರವು ಇದೇ ಮಾದರಿಯ ಇನ್ನಿತರ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಹೊಂದಾಣಿಕೆಯಾಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ಪರಿಷ್ಕರಣೆಗೆ ಸೂಚಿಸುವ ಅಧಿಕಾರ ಹೊಂದಿರುತ್ತದೆ.

5.5.4. ಪಾವತಿ ವಿಧಾನ

ಒಪ್ಪಂದದ ಅವಧಿಯುದ್ದಕ್ಕೂ ಖಾಸಗಿ ಯೋಜನೆಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿದಾರರು ರಿಯಾಯಿತಿ ನಿಯಮಗಳಿಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಗೆ ಶುಲ್ಕಗಳನ್ನು ಪಾವತಿಸತಕ್ಕದ್ದು.

1. ಸಮುದ್ರ ಅಥವಾ ನದಿಯನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಎಲ್ಲಾ ರೀತಿಯ ಶಾಸನಬದ್ಧ ಶುಲ್ಕಗಳು;
2. ಯೋಜನೆಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುವ ಭೂ ಶುಲ್ಕ ಹಾಗೂ ಸರ್ಕಾರ ನೀಡಿದ ಭೂಮಿಯ ಲೀಸ್ ಶುಲ್ಕಗಳು (ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಗೆ ಲೀಸ್‌ಗೆ ನೀಡಿದ್ದರೆ)
3. ಯೋಜನೆಯ ಬಿಡ್ ದಾಖಲೆಗಳಲ್ಲಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸಿದಂತೆ ರಿಯಾಯಿತಿ ಶುಲ್ಕ; ಮತ್ತು
4. ಬಿಡ್ ದಾಖಲೆಗಳಲ್ಲಿ/ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಪ್ಪಂದದಲ್ಲಿ ಹೇಳಲಾದ ಇತರ ಶುಲ್ಕಗಳು.

5.5.5. ಶುಲ್ಕ ಮತ್ತು ಬಾಕಿಯ ಸಂಗ್ರಹ

ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಮಾಸ್ಟರ್ ಡೆವಲಪರ್ ಆಗಿರುವ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಶುಲ್ಕ ಮತ್ತು ಪಾವತಿಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಅನುಮೋದಿಸಿರುವ ದರಗಳ ಶೆಡ್ಯೂಲ್ ಪ್ರಕಾರ ಮಾಡಬೇಕು.

ಪಿ.ಪಿ.ಪಿ. ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಂಡಿರುವ ಯಾವುದೇ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಶುಲ್ಕ ಮತ್ತು ಪಾವತಿಗಳನ್ನು ಆಯಾ ಯೋಜನೆಯ ಸಂಬಂಧ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿರುವ ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಪ್ಪಂದದ ಪ್ರಕಾರ ಮಾಡಬೇಕು.

5.5.6. ಷೇರು ಪಾಲುದಾರಿಕೆ

• ಯೋಜನೆಯ ಅಗತ್ಯಕ್ಕೆ ತಕ್ಕಂತೆ ಬಿಡ್ ದಾಖಲೆಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಯಾವುದೇ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಷೇರುದಾರನಾಗಿ ಪಾಲುದಾರಿಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ನಿರ್ಧರಿಸಬಹುದು.

• ಯಾವುದೇ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಷೇರುದಾರನ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಪಾಲುದಾರನಾಗಲು ನಿರ್ಧರಿಸಿದರೆ ಅದು ಭೂಮಿಯ ಹಂಚಿಕೆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯ ಷೇರಿನ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಯೋಜನೆಗೆ ಬಳಸಲಾದ ಭೂಮಿಯ ಮೌಲ್ಯದ ಆಧಾರದಲ್ಲಿ ನಿರ್ಧರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ ರೆಡಿರೆಕೋನರ್ ದರವನ್ನು ಇದಕ್ಕೆ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಾರೆ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚದ ಅಂದಾಜನ್ನು ಕೂಡ ಬಿಡ್ ದಾಖಲೆಯಲ್ಲಿ ಒದಗಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

5.5.7. ಸುಲಭವಾಗಿ ಬಂಡವಾಳ ಹಿಂತೆಗೆತ:

ಯೋಜನೆಗಾಗಿ ಭೂಮಿ ಪಡೆದವರು ಬಂಡವಾಳ ಹಿಂತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಬಯಸಿದರೆ ಅದರ ರೂಪರೇಷೆ ಹೇಗಿರಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಪ್ಪಂದದಲ್ಲೇ ವಿವರವಾಗಿ ನಮೂದಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

5.5.8. ಮುಕ್ತಾಯ ಪರಿಹಾರ:

ಯಾವುದೇ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಮುಕ್ತಾಯಗೊಳಿಸುವ (ರದ್ದುಪಡಿಸುವ) ಸಂದರ್ಭ ಬಂದರೆ ಅದನ್ನು ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಪ್ಪಂದದಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ.

5.6. ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮತ್ತು ಹಂಚಿಕೆ:

ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ತ್ವರಿತವಾಗಿ ಜಾರಿಗೊಳಿಸಲು ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಪಾಲುದಾರಿಕೆಯನ್ನು ಆಕರ್ಷಿಸಲು ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮತ್ತು ಹಂಚಿಕೆಯ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯನ್ನು ಸುಗಮವಾಗಿ ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ. ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಮೂರು ರೀತಿಯ ಭೂ ಒಡೆತನದ ಮಾದರಿಗಳಿವೆ. ಅವುಗಳೆಂದರೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಒಡೆತನದ ಭೂಮಿ, ಸಮುದ್ರವನ್ನು ಅಗೆದು ಕೃತಕವಾಗಿ ಸೃಷ್ಟಿಸಲಾದ ಭೂಮಿ ಮತ್ತು ಖಾಸಗಿ ಭೂಮಿ.

5.6.1. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಮಾಲೀಕತ್ವದ ಭೂಮಿಯ ನೀಡಿಕೆ

ಕರ್ನಾಟಕದ ಕಿರು ಬಂದರು ಭೂಮಿ ಹಂಚಿಕೆ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿ, 2020ರಲ್ಲಿನ ಭೂಮಿಯ ಮೌಲ್ಯಮಾಪನ ಮತ್ತು ಲೀಸ್ ಬಾಡಿಗೆ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಅನುಸರಿಸುತ್ತದೆ.

5.6.2. ಸಮುದ್ರದಿಂದ ಹೂಳೆತ್ತಿದ ಮಣ್ಣಿನಿಂದ ಕೃತಕವಾಗಿ ಸೃಷ್ಟಿಸಲಾದ ಭೂಮಿಯ ಹಂಚಿಕೆ

- ಸಮುದ್ರದಿಂದ ಹೂಳೆತ್ತಿ ಕೃತಕವಾಗಿ ಸೃಷ್ಟಿಸಲಾದ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಕಂದಾಯ ಇಲಾಖೆಯು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಗೆ ನೋಂದಣಿ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತದೆ.
- ಸಮುದ್ರದ ಹೂಳೆತ್ತುವ ಮತ್ತು ಕೃತಕವಾಗಿ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಸೃಷ್ಟಿಸಲು ತಗಲುವ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಭರಿಸಿದ್ದರೆ, ಮರುಸೃಷ್ಟಿ ಮಾಡಲಾದ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳಿಗೆ ಲೀಸ್ ಆಧಾರದಲ್ಲಿ ಹಂಚಿಕೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಲೀಸ್ ಬಾಡಿಗೆ ಶುಲ್ಕವು ಕರ್ನಾಟಕ ಕಿರು ಬಂದರು ಭೂಮಿ ಹಂಚಿಕೆ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಸರ್ಕಾರಿ ಭೂಮಿಯ ಲೀಸ್ ಬಾಡಿಗೆ ಶುಲ್ಕಕ್ಕೆ ಸಮನಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ಸಮುದ್ರದ ಉತ್ಖನನ ಮತ್ತು ಕೃತಕ ಭೂಮಿ ಸೃಷ್ಟಿಯ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳೇ ಭರಿಸಿದ್ದರೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಕಿರು ಬಂದರು ಭೂಮಿ ಹಂಚಿಕೆ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಯ ಪ್ರಕಾರ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಅಂತಹ ಜಾಗವನ್ನು ಕಡಲ ತೀರದ ಭೂಮಿಯ ಲೀಸ್ ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುವ ನಿಯಮಗಳನ್ವಯ ಲೀಸ್‌ಗೆ ನೀಡುತ್ತದೆ.

5.6.3. ಖಾಸಗಿ ಭೂಮಿಯ ಸ್ವಾಧೀನ

- ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳೇ ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಹೊಂದಿರುತ್ತಾರೆ.
- ಒಂದು ವೇಳೆ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಜಾಗದ ವ್ಯಾಪ್ತಿಯಲ್ಲಿರುವ ಭೂಮಿ/ಲೇಔಟ್ ಅನ್ನು ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳಿಗೆ ಖರೀದಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗದೆ ಇದ್ದರೆ:
- ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಒಬ್ಬ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಅಧಿಕಾರಿ/ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ಕೆಐಎಡಿಬಿ (ಕರ್ನಾಟಕ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ) ಮತ್ತು ಕಂದಾಯ ಇಲಾಖೆಯ ಜೊತೆಗೆ ವ್ಯವಹರಿಸಲು ನಿಯೋಜನೆ ಮಾಡಲಿದೆ.
- ಕೆಐಎಡಿಬಿ (ಕರ್ನಾಟಕ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪ್ರದೇಶಾಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಂಡಳಿ)ಯು ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮತ್ತು ಪುನರ್ವಸತಿ ಕಾಯ್ದೆ, 2013ರ ಪ್ರಕಾರ ರಾಜ್ಯ ಕಂದಾಯ ಇಲಾಖೆಯ ನೆರವಿನೊಂದಿಗೆ ಯಾವುದೇ ಕಾನೂನು ತೊಡಕುಗಳಿಲ್ಲದಂತೆ ಉತ್ತಮ ಪ್ರಯತ್ನಗಳೊಂದಿಗೆ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಿದೆ.
- ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳು ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲಾದ ಭೂಮಿಯ ಮೌಲ್ಯವನ್ನು ಮತ್ತು ಅದಕ್ಕೆ ತಗಲುವ ನೆರವಿನ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಕೆಐಎಡಿಬಿಯ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಶುಲ್ಕದ ಪ್ರತಿಶತ ದರಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಪಾವತಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

- ಭೂಸ್ವಾಧೀನ ಶುಲ್ಕವನ್ನು ಕೆಲವೆಡೆಬಿ ನಿಗದಿಪಡಿಸುತ್ತದೆ.
- ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾದ ಭೂಮಿಯ ಮಾಲೀಕತ್ವವು ಯೋಜನೆಯ ಎಸ್.ಪಿ.ವಿ (ಸ್ಪೆಷಲ್ ಪರ್‌ಪಸ್ ವೆಹಿಕಲ್)ಯ ಅಧೀನದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ.

6. ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ.

ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ತೊಡಗಿಸಬೇಕಾದ ಭಾರೀ ಪ್ರಮಾಣದ ಬಂಡವಾಳದ ಬಗ್ಗೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಅರಿವಿದೆ. ಹೀಗಾಗಿ ಇಂತಹ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಉಚಿತವಾಗಿ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲು ಸರ್ಕಾರ ಬದ್ಧವಾಗಿದೆ. ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ನಿಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಕೂಡ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಇಲಾಖೆ/ಏಜೆನ್ಸಿಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಕೈಜೋಡಿಸಿ ಸಂಪರ್ಕ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಯತ್ನಿಸಲಿದೆ.

6.1. ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ.

6.1.1. ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆ.

- ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುವುದು ಮಾಸ್ಟರ್ ಡೆವಲಪರ್ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾಗಿದೆ.
- ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಾಣದ ವೆಚ್ಚವನ್ನು, ಬಿಡ್/ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಪ್ಪಂದದ ದಾಖಲೆಯಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಖ್ಯಾನಿಸದೆ ಇದ್ದರೆ, ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳು ಭರಿಸಬೇಕು. ಗ್ರೀನ್‌ಫೀಲ್ಡ್ ಬಂದರು ಅಥವಾ ಕೈಗಾರಿಕಾ ಪಾರ್ಕ್‌ಗಳಂತಹ ಬೃಹತ್ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಯಾಗಿದ್ದರೆ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಯು ಸಮೀಪದ ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವಂತೆ ಇರುತ್ತದೆ.
- ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಯೋಜನೆಯ ಒಂದು ಭಾಗವನ್ನಾಗಿಯೇ ಪರಿಗಣಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ವಿಸ್ತೃತ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಸೇರಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತ್ಮವಿನ ಜೊತೆ ಸೇರಿ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ (ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ), ಎನ್‌ಎಚ್‌ಎಐ (ಭಾರತೀಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ), ಪಿಡಬ್ಲ್ಯೂಡಿ (ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆ) ಮತ್ತು ಇತರ ಇಲಾಖೆಗಳೊಂದಿಗೆ ವ್ಯವಹರಿಸಲಿದೆ.

6.1.2. ಒಳನಾಡು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ.

- ಬಂದರು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ (ಕೆಟಗರಿ -ಎ) ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಒಳನಾಡು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕದ ಅಗತ್ಯವಿದ್ದರೆ ಖಾಸಗಿ ಬಂದರು ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳು ಹಾಗೂ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟವರ ನಡುವೆ ಎಸ್‌ಪಿವಿ (ಸ್ಪೆಷಲ್ ಪರ್‌ಪಸ್ ವೆಹಿಕಲ್) ರೂಪಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದರ ಮೂಲಕ ಕೆಆರ್‌ಡಿಸಿಎಲ್ (ಕರ್ನಾಟಕ ರಸ್ತೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ನಿಗಮ ನಿಯಮಿತ) ಮತ್ತು ಎನ್‌ಎಚ್‌ಎಐ (ಭಾರತೀಯ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ

ಹೆದ್ದಾರಿ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ) (ಅಗತ್ಯವಿದ್ದಲ್ಲಿ) ಜೊತೆಗಿನ ಸಹಯೋಗದಲ್ಲಿ ಪಿಪಿಪಿ (ಟೋಲ್), ಇಪಿಸಿ ಅಥವಾ ವರ್ಷಾಸನ (ಆನ್ಯುಯಿಟಿ) ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ.

- ಎಸ್‌ಪಿವಿಯಲ್ಲಿ ಇರಬೇಕಾದ ನಿಬಂಧನೆಗಳು ಮತ್ತು ಷರತ್ತುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಆಯಾ ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಪರಸ್ಪರ ಚರ್ಚೆಯ ಮೂಲಕ ಕರಡು ರೂಪಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.
- ಇನ್ನಾವುದೇ ಕೆಟಗರಿಯ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗೆ ಒಳನಾಡು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಅಥವಾ ನೆರವನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ನೀಡುವುದಿಲ್ಲ.

6.1.3. ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಾಗಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ.

- ಸಮೀಪದ ರಾಜ್ಯ ಅಥವಾ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕಿಸುವಂತೆ ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಭೂಸ್ವಾಧೀನವನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳು (ಎಸ್.ಪಿ.ವಿ.ಯಡಿ) ತಾವೇ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಸಂಪರ್ಕ ರಸ್ತೆ ನಿರ್ಮಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಮಾಲೀಕತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಎಸ್.ಪಿ.ವಿ.ಗೆ ಲೀಸ್ ಆಧಾರದಲ್ಲಿ ನೀಡಬಹುದಾಗಿದೆ.
- ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಾಗಿ ರಚಿಸಲಾದ ಎಸ್.ಪಿ.ವಿ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಒಳನಾಡು ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಾಗಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನವನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳೇ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಮಾಲೀಕತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಎಸ್.ಪಿ.ವಿ.ಗೆ ಲೀಸ್ ಆಧಾರದಲ್ಲಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ (ಕರ್ನಾಟಕ) ವಿಸ್ತರಣೆ ಮತ್ತು ತಿದ್ದುಪಡಿ ಕಾಯ್ದೆ, 1961ಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ.

6.2. ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ.

- ಯೋಜನೆಗೆ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದು ಮಾಸ್ಟರ್ ಡೆವಲಪರ್ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯಾಗಿರುತ್ತದೆ.
- ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನಿರ್ಮಿಸುವುದಕ್ಕೆ ತಗಲುವ ವೆಚ್ಚವನ್ನು, ಬಿಡ್/ರಿಯಾಯಿತಿ ಒಪ್ಪಂದದಲ್ಲಿ ವ್ಯಾಖ್ಯಾನಿಸದೆ ಇದ್ದರೆ, ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳು ಭರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಸಮೀಪದ ರೈಲ್ವೆ ಹೆಡ್/ವಲಯ ರೈಲ್ವೆ ಜಾಲಕ್ಕೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದನ್ನು ಬಂದರು ನಿರ್ಮಾಣ ಯೋಜನೆಯ ಭಾಗವಾಗಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ವಿಸ್ತೃತ ಯೋಜನಾ ವರದಿಯಲ್ಲಿ ಸೇರ್ಪಡೆ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತದೆ.
- ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯು ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಮಾದರಿಗಳಾದ ಸರ್ಕಾರೇತರ ಮಾದರಿ, ಜಂಟಿ ಒಪ್ಪಂದದ ಮಾದರಿ, ಬಿಒಟಿ ಮಾದರಿ, ಗ್ರಾಹಕ ಪ್ರಾಯೋಜಿತ ಮಾದರಿ ಅಥವಾ ಬಿಒಟಿ ಆನ್ಯುಯಿಟಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಿದೆ. ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಮತ್ತು

ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ವಿಸ್ತರಣೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವದ ಮಾದರಿಗಳು, 2012 ರಲ್ಲಿ ಈ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಬಹುದು.

6.2.1 ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಾಗಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನ.

- ಸಮೀಪದಲ್ಲಿರುವ ವಿಭಾಗೀಯ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕೆ ಮೀಸಲಾದ ಭೂಮಿಯ ಸ್ವಾಧೀನವನ್ನು ಖಾಸಗಿ ಡೆವಲಪರ್‌ನಿಂದ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ (ಪೋರ್ಟ್ ಎಸ್‌ಪಿವಿ ಯೊಂದಿಗೆ ನಿಯೋಜಿತವಾಗಿದೆ)
- ಅಂತರ-ಭೂ ರೈಲು ಸಂಪರ್ಕಕ್ಕಾಗಿ ಭೂಸ್ವಾಧೀನವನ್ನು ನಿರ್ದಿಷ್ಟ ಯೋಜನೆಯ SPV ಯಿಂದ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುತ್ತದೆ. ಅಗತ್ಯವಿದ್ದರೆ, ಭೂ ಸ್ವಾಧೀನದಲ್ಲಿ ಸಹಾಯ ಮಾಡಲು ರೈಲ್ವೆ ಸಚಿವಾಲಯದೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧಿಸಲು SPVಯು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಸಲ್ಲಿಸಬಹುದು

6.3. ಒಳನಾಡು ಜಲಮಾರ್ಗ ಸಂಪರ್ಕ.

- ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಕಾಯ್ದೆ, 2016ರ ಅಡಿ ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಒಳನಾಡು ಜಲಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳಾಗಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸಲಾಗಿದೆ. ಈ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳು ಬಯಸಿದರೆ ಐಡಬ್ಲ್ಯುಎಬಿ (ಭಾರತದ ಒಳನಾಡು ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಪ್ರಾಧಿಕಾರ) ಮತ್ತು ಯೋಜನಾ ನಿರ್ಮಾತ್ಮಗಳ ನಡುವೆ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಮಧ್ಯವರ್ತಿಯಂತೆ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಿ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣೆಯಲ್ಲಿ ನೆರವಾಗಲಿದೆ.
- ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಲು ಹಾಗೂ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಪ್ರಮುಖ ಫೆರಿ ಕೇಂದ್ರಗಳನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿಪಡಿಸುವ, ಚಾಲನೆಗೊಳಿಸುವ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡುವ ಮತ್ತು ಪ್ರಮುಖ ಫೆರಿ ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕ ಸೇವೆಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸುವ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಹೊಂದಿದೆ.

7. ಸುಲಲಿತ ವ್ಯವಹಾರ (Ease of Doing Business)

ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಪ್ರವರ್ತಕರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಎಲ್ಲಾ ರೀತಿಯ ಪರವಾನಗಿಗಳನ್ನು ಪಡೆಯಲು ಹಾಗೂ ಇತರೆ ನೆರವುಗಳನ್ನು ನೀಡಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಏಕಗವಾಕ್ಷಿ ಏಜೆನ್ಸಿಯಾಗಿ (ಎಸ್‌ಡಬ್ಲ್ಯುಎ) ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಲಿದೆ.

7.1. ಜಲಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಹಾಗೂ ವಿನಾಯಿತಿಗಳು.

ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಸಹಭಾಗಿತ್ವವನ್ನು ಇನ್ನಷ್ಟು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಲು ಮತ್ತು ಕರಾವಳಿಯನ್ನು ಹೊಂದಿರುವ ಇನ್ನಿತರ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದರೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ

ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳ ಸುಸ್ಥಿರತೆ, ಲಾಭದಾಯಕತೆ ಮತ್ತು ಸ್ಪರ್ಧಾತ್ಮಕ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚಿಸಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಇನ್ನಿತರ ನೀತಿಗಳ ಅಡಿಯಲ್ಲಿ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಒದಗಿಸುತ್ತಿರುವ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ಮತ್ತು ವಿನಾಯಿತಿಗಳನ್ನು ಜಲಸಾರಿಗೆ ನೀತಿಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ವರ್ಗದ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೂ ವಿಸ್ತರಿಸುತ್ತಿದೆ:

- ಹೊಸ ಕೈಗಾರಿಕಾ ನೀತಿ 2020-25ರ ಸೆಕ್ಷನ್ 9ರಲ್ಲಿ ಉದ್ಯಮಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಲು ನೀಡಲಾದ ಮುದ್ರಾಂಕ ಶುಲ್ಕ ವಿನಾಯಿತಿ ಭೂಪರಿವರ್ತನೆ ಶುಲ್ಕದ ಮರುಪಾವತಿ, ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಮೇಲಿನ ಶುಲ್ಕದ ವಿನಾಯಿತಿ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೂ ನೀಡಲಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ನೀತಿಯಡಿ ಕರಾವಳಿ ಪ್ರದೇಶಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ವಲಯ 1ರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಬರುವುದರಿಂದ ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರವು ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದ್ಯತೆಯೊಂದಿಗೆ ಇಲ್ಲಿನ ಉದ್ಯಮಗಳಿಗೆ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹ ನೀಡುತ್ತಿದ್ದು, ಗರಿಷ್ಠ ಮಟ್ಟದ ವಿನಾಯಿತಿಗೆ ಈ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪನೆಯಾಗುವ ಉದ್ಯಮಗಳು ಅರ್ಹವಾಗಿವೆ. ಇದು ಬಂದರು ಆಧಾರಿತ ಉದ್ಯಮಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಮತ್ತು ಒಟ್ಟಾರೆ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೂ ನೆರವಾಗಲಿದೆ.

- ಕರ್ನಾಟಕ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ನೀತಿ 2020-25ರ ಸೆಕ್ಷನ್ 14ರ ಅಡಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ (ಕರಾವಳಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮವೂ ಸೇರಿದಂತೆ) ನೀಡುವ ವಿವಿಧ ರೀತಿಯ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಗಳಾದ ಪರವಾನಗಿ ನೆರವು, ಸುಸ್ಥಿರ ಉಪಕ್ರಮಗಳಿಗೆ ಹಣಕಾಸಿನ ನೆರವು, ಉಚಿತ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳ ನೆರವು, ಮುದ್ರಾಂಕ ಶುಲ್ಕ ಮತ್ತು ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಶುಲ್ಕದ ವಿನಾಯಿತಿ ಇತ್ಯಾದಿಗಳು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೂ ಲಭಿಸುತ್ತವೆ. ಕರಾವಳಿ ಪ್ರವಾಸೋದ್ಯಮದಲ್ಲಿ ಹೌಸ್‌ಬೋಟ್ ಚಟುವಟಿಕೆಗಳಿಗೆ ಬಂಡವಾಳ ಸಬ್ಸಿಡಿ ಈ ನೀತಿಯಡಿ ಲಭಿಸುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಈ ನೀತಿಯಡಿ ಉಚಿತ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು (ರಸ್ತೆ ಸಂಪರ್ಕ, ಜೆಟ್ಟಿಗಳು, ಪಾರ್ಕಿಂಗ್ ಸ್ಥಳ ಇತ್ಯಾದಿ) ಆಯಾ ಯೋಜನೆಯ ಸ್ವರೂಪ ಮತ್ತು ಅರ್ಹತೆಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ, ಮೂಲಸೌಕರ್ಯದ ವೆಚ್ಚಕ್ಕೆ ಅನುಗುಣವಾಗಿ ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತದೆ.

- ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಗಳಿಗಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ಪಿಪಿಪಿ ನೀತಿ, 2018ರ ಅಡಿ ನೀಡಲಾಗುವ ತೆರಿಗೆ ವಿನಾಯಿತಿ, ಹಣಕಾಸಿನ ನೆರವು ಇತ್ಯಾದಿಗಳು ಅರ್ಹ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ, ಆಯಾ ಯೋಜನೆಗೆ ತಕ್ಕಂತೆ, ಲಭಿಸಲಿವೆ.

ಇವುಗಳಲ್ಲದೆ, ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಗೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸುವ ಮೂಲಕ ಹೆಚ್ಚುವರಿ ನೆರವು ಹಾಗೂ ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಗಳನ್ನು ಕೂಡ ಪಡೆಯಬಹುದಾಗಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಪರಿಶೀಲಿಸಿ, ಸೂಕ್ತವೆನ್ನಿಸಿದರೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಜೊತೆಗೆ ಮಾತುಕತೆ ನಡೆಸಿ, ಯೋಜನಾ ಪ್ರವರ್ತಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ನೆರವನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಯತ್ನಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.

7.2 ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಯೋಜನೆಗಳ ಜೊತೆಗೆ ಸಹಯೋಗ:

ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿಯು ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿರುವ ಯೋಜನೆಗಳಡಿ ಲಭಿಸುವ ನೆರವು ಮತ್ತು ಮುಂದೆ ಜಾರಿಗೊಳ್ಳುವ ಯೋಜನೆಗಳಡಿ ಲಭಿಸುವ ನೆರವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಳ್ಳಲು ಕ್ರಿಯಾಶೀಲವಾಗಿ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸಲಿದೆ. ಅಲ್ಲದೆ,

ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಬಯಸಿದರೆ ಅವುಗಳಿಗೂ ಕೇಂದ್ರ ಮತ್ತು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ವಿವಿಧ ಯೋಜನೆಗಳಡಿ ಲಭಿಸುವ ನೆರವುಗಳನ್ನು ಕೊಡಿಸಲು ಸಹಾಯ ಮಾಡಲಿದೆ.

8. ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಸುಸ್ಥಿರ ಉಪಕ್ರಮಗಳು:

ಕರಾವಳಿಯ ಪರಿಸರ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೆ, ಸ್ಥಳೀಯ ಜನಸಮುದಾಯದ ಮೇಲೆ ಹಾಗೂ ಕರ್ನಾಟಕದ ಜೀವವೈವಿಧ್ಯದ ಮೇಲೆ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರವು ಗಮನಾರ್ಹವಾದ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಗುರುತಿಸಿದೆ. ಜಲಸಾರಿಗೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಯೋಜನೆಗಳಲ್ಲಿ ಸುಸ್ಥಿರ ಉಪಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿದರೆ ಮಾತ್ರ ಪರಿಸರದ ಮೇಲೆ ಉಂಟಾಗುವ ಋಣಾತ್ಮಕ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಲು ಮತ್ತು ಯೋಜನೆಗಳು ದೀರ್ಘಾವಧಿಯವರೆಗೆ ಜಾರಿಯಲ್ಲಿರಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ.

- ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಸುಸ್ಥಿರ ಉಪಕ್ರಮಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಮಾರ್ಗಸೂಚಿಗಳನ್ನು ಮತ್ತು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಕ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಪ್ರಕಟಿಸಬಹುದು.

- ಬಂದರುಗಳ ಸುಸ್ಥಿರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯನ್ನು ಪ್ರೋತ್ಸಾಹಿಸಲು ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರವು ಹಸಿರು ಬಂದರು ಉಪಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದೆ. ಅವುಗಳ ಪೈಕಿ ಗ್ರೀನ್ ಟಗ್ಸ್, ನವೀಕರಿಸಬಹುದಾದ ಇಂಧನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ಮಳೆಕೊಯ್ಲು, ಹಾಗೂ ತ್ಯಾಜ್ಯ ನಿರ್ವಹಣೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಕರ್ನಾಟಕದ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲೂ ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಹಾಲಿ ಇರುವ ಹಾಗೂ ಮುಂದೆ ನಿರ್ಮಾಣಗೊಳ್ಳಲಿರುವ ಬಂದರುಗಳಲ್ಲಿ ಹಸಿರು ಬಂದರು ಉಪಕ್ರಮಗಳಡಿ ಅಂತಹ ಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಮುಂದಾಗಲಿದೆ.

- ಕರ್ನಾಟಕವು ಹವಾಮಾನ ಬದಲಾವಣೆಯ ಸವಾಲುಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿದೆ. ಅದು ಪರಿಸರ, ಸಾಮಾಜಿಕ -ಆರ್ಥಿಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹಾಗೂ ಜನಜೀವನದ ಮೇಲೆ ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಬೀರುತ್ತಿದೆ. ಸಮುದ್ರದ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಏರಿಕೆ, ಬಿರುಗಾಳಿ, ಚಂಡಮಾರುತ, ಭೂಕುಸಿತ ಇತ್ಯಾದಿಗಳ ಹೆಚ್ಚಳದಿಂದ ರಾಜ್ಯವು ಹವಾಮಾನ ವೈಪರೀತ್ಯ ಮತ್ತು ನೈಸರ್ಗಿಕ ವಿಪತ್ತುಗಳ ಅಪಾಯವನ್ನು ಎದುರಿಸುತ್ತಿದೆ. ಈ ವಿಪತ್ತುಗಳು ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ಸೇವೆಗಳಿಗೆ ಅಡೆತಡೆ ಉಂಟುಮಾಡಬಹುದು. ಹೀಗಾಗಿ ಉತ್ತಮ ಲಾಜಿಸ್ಟಿಕ್ಸ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿಕೊಂಡರೆ ಅದರಿಂದ ಹವಾಮಾನ ವೈಪರೀತ್ಯಗಳನ್ನು ಅಂದಾಜಿಸಲು, ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳನ್ನು ಎದುರಿಸಲು ಹಾಗೂ ನೈಸರ್ಗಿಕ ವಿಪತ್ತುಗಳು ಸಂಭವಿಸಿದರೆ ಅದರ ದುಷ್ಪರಿಣಾಮಗಳಿಂದ ಚೇತರಿಸಿಕೊಂಡು, ಪುನಃ ಮೊದಲಿನಂತೆ ಕಾರ್ಯಾಚರಣೆ ನಡೆಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ, ಸುಸ್ಥಿರ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗಾಗಿ ರಾಜ್ಯದ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಸ್ಥಿತಿಸ್ಥಾಪಕತ್ವವನ್ನು ತರಲು ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಉದ್ದೇಶಿಸಿದೆ.ಇದಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದ ಉಪಕ್ರಮಗಳ ವಿವರವನ್ನು ಯೋಜನೆಯ ಬಿಡ್/ರಿಯಾಯಿತಿ ದಾಖಲೆಗಳಲ್ಲೇ ಸೇರ್ಪಡೆಗೊಳಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ.

• ಸುಸ್ಥಿರ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸ್ಥಳೀಯ ಜನ ಸಮುದಾಯದ ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳುವಿಕೆ ಹಾಗೂ ಬೆಂಬಲದ ಅಗತ್ಯವಿದೆ. ಜಲಸಾರಿಗೆ ಕ್ಷೇತ್ರಕ್ಕೆ ಅಗತ್ಯವಿರುವ ಹಾಗೂ ಮುಂದೆ ಅಗತ್ಯ ಬೀಳಬಹುದಾದ ಮಾನವ ಸಂಪನ್ಮೂಲ ಮತ್ತು ಕೌಶಲ್ಯವನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯ ಕರಾವಳಿ ಜನಸಮುದಾಯದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆಸುವುದು ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ತಾನು ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಕೌಶಲ್ಯಾಭಿವೃದ್ಧಿ ತರಬೇತಿ ಯೋಜನೆಗಳು ಹಾಗೂ ಸಾಮರ್ಥ್ಯ ವೃದ್ಧಿ ಉಪಕ್ರಮಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಕರಾವಳಿ ಜನಸಮುದಾಯ ಹೆಚ್ಚಿನ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಪಾಲ್ಗೊಳ್ಳುವಂತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಲಿದೆ.

(ಡಾ. ಎನ್. ಮಂಜುಳ)

ಸರ್ಕಾರದ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,

ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಬಂದರು
ಮತ್ತು ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ.

PR-17

PROCEEDINGS OF THE GOVERNMENT OF KARNATAKA

Sub: Maritime Development policy-2024- reg.

Read : Director, Ports and Member,(Maritime & IWT Operations)

Karnataka Maritime Board., letter No. PIWT-54/DEV-
1/2019, dt:06.06.2023.

PREAMBLE:-

The state of Karnataka has a coastline of approximately 320 kilometers along the Arabian Sea which is the 5th largest coastline in the Country. There are 13 non-major ports in Karnataka out of which two ports namely Karwar Port and Old Mangalore Port are currently operational with 4 MTPA cargo handling potential. In the Financial Year 2023-24, the non-major ports in Karnataka handled 1 MTPA of cargo with 90% of cargo being handled at the Karwar Port. Currently, there are no activities and infrastructure present at Pavinakurve and Padubidri. The ports at Belekeri, Tadadi, Honnavara, Bhatkal, Gangoli, Hangerkatta, and Malpe are mainly engaged in fishing activities. This highlights the opportunities for further improvement in the maritime infrastructure in the State.

In the year 2014, the Karnataka Minor Ports Development policy was notified which majorly focused on ports and logistics sector of the coastal districts in Karnataka. Subsequently, Karnataka Maritime Board was operationalized in the year 2018 for

development and management of Ports, Inland Waterways and the coastal region in the State of Karnataka.

The previous policy, "Karnataka Minor Ports Development policy, 2014", mainly focused on ports and logistics sector of the coastal districts in Karnataka. However, the updated policy aims towards a comprehensive sustainable development through interventions across the maritime sector.

Karnataka Maritime Board is currently undertaking development of overall maritime infrastructure through development of port facilities for existing cargo, promotion of coastal cargo movement, development of logistics infrastructure, encouraging port-based industries development and development of maritime led tourism and fisheries infrastructure. Thus, the broadened scope of work for the upliftment of maritime sector in Karnataka necessitates a revision in the current policy to aim towards a comprehensive sustainable development through interventions across the maritime sector.

The draft Karnataka Maritime Policy 2024 was approved in the 8th meeting of Karnataka Maritime Board meeting held on 06.03.2024 under the Chairmanship of Hon'ble Chief Minister, Government of Karnataka.

Accordingly, Director, Ports and Member (Maritime & IWT Operations) Karnataka Maritime Board, vide reference (1) has sent a proposal seeking approval of the draft Maritime Development policy-2024, which enables a comprehensive sustainable development through interventions across the maritime sector.

In view of the above, after examining and consulting about the draft Maritime Development policy-2024 with concerned various departments and after incorporating the views of the various departments in the draft Maritime Development Policy-2024, decision has been taken by the Government to formulate and adopt a New Maritime Development policy-2024. Hence the following order.

GOVERNMENT ORDER No. IDD 96 PSP 2023, BENGALURU, DATED:02.01.2025

As explained in the preamble, Government is pleased to announce the New Maritime Development Policy-2024 as detailed in **Annexure**, enclosed to this order which helps to achieve comprehensive sustainable development through interventions across the maritime sector.

The salient features of New Maritime Development Policy -2024 are as follows:

- (i) To increase the share of Karnataka in domestic and international trade and commerce in India through holistic maritime sector development.
- (ii) To create sufficient infrastructure facilities thro public and private sector investments in maritime and inland water sector.
- (iii) To encourage private sector participation in the maritime and inland water infrastructure.
- (iv) To cater to the needs of increasing traffic in Karnataka and its neighboring States by providing efficient port & port-related facilities and services.
- (v) To provide port facilities to promote export-oriented industries and port-based industries in the coastal districts of Karnataka and its hinterland.
- (vi) To improve efficiency of existing port infrastructure in the State through capacity augmentation and equipment upgradation.
- (vii) To decongest cities and highways by providing facilities for coastal shipping of passengers and cargo traffic.
- (viii) To encourage ship building and ship repairing facilities in Karnataka.
- (ix) To promote maritime led tourism infrastructure by providing facilities for leisure and water sports activities along the coastline and inland waterways.
- (x) To promote development of fishing harbours, breakwater and related logistics infrastructure.
- (xi) To offer single window access for the maritime sector development in Karnataka, streamline clearances & regulatory hurdles.
- (xii) To improve climate change and disaster resilience of the coastal districts inKarnataka through sustainable investments across the maritime sector.

The New Maritime Development Policy-2024 shall come into effect from 01.01.2025 and will be valid till further orders.

The above order is issued with the concurrence of Finance Department vide Note No. FD 33 EXP1/2024, dt:12.08.2024; Planning Department vide Note No. PDS 10/PFR/2024, dt:19.01.2024; Law Department vide Note No:LAW-OPN/49/2024,dt:01.08.2024; Forest Department Vide Note No:IDD/96/PSP/2024,dt:23.01.2024, Commerce and industries Department Vide Note No.CI 18 SPI 2024,dt:17.09.2024 and Energy department Vide Note No: Energy/303/VSC/2024, dt:08.10.2024 and Cabinet Note Subject No.C-691/2024, held on 13.12.2024.

By order and in the name of the
Governor of Karnataka

(Dr.N. Manjula)
Secretary to Government
Infrastructure Development, Ports and
Inland Water Transport Department

Annexure to Govt Order No. IDD . IDD 96 PSP 2023, DATED:02.01.2025

Maritime Development Policy-2024

1. SHORT TITLE

This policy is called the “**Karnataka Maritime Development Policy of 2024**”

2. INTRODUCTION

2.1. Background

Karnataka has a maritime coastline of about 320 kms. The state has 1 major and 13non-major ports. Currently, non-major ports in the State handle ~1 MTPA of cargo out of which more than 90% is handled at Karwar port. This highlights the opportunities for further improvement in the maritime infrastructure in the State. Development in maritime sector is important for social and economic development of the State. A developed and efficient port infrastructure facilitates trade and supports growth of the manufacturing sector, thus providing a competitive edge

to the industries in the hinterland. In addition, tourism and fisheries sector are key components in the maritime ecosystem. Maritime led tourism and fisheries infrastructure projects will aid in the social and economic development of the coastal region. Improvement in these sectors is required through well planned development in maritime led tourism infrastructure and facilities as well as fisheries infrastructure and facilities. Karnataka plans to undertake sustainable development of maritime infrastructure including ports, maritime led tourism, fisheries, maritime-related enterprises, connectivity & logistics to create employment opportunities, skill development, increased livelihood opportunities for the coastal community, and economic value add to the region.

2.2. The Karnataka Maritime Board

To achieve the above objectives, **The Karnataka Maritime Board (hereby referred to as "KMB")** was established in 2018 for development and management of ports, inland waterways and the coastal region in the State of Karnataka. KMB will undertake development of overall maritime infrastructure in Karnataka through development of port facilities for existing cargo, promotion of coastal cargo movement, development of logistics infrastructure, encouraging port-based industries development and development of maritime led tourism and fisheries infrastructure.

2.3. Objectives of the Maritime Development Policy

The previous policy, **"Karnataka Minor Ports Development policy, 2014"**, focused on ports and logistics sector of the coastal districts in Karnataka. With the establishment of the **Karnataka Maritime Board (KMB)**, this new policy aims towards a comprehensive sustainable development through interventions across the maritime sector.

The key objectives of this policy are given below:

- (i) To increase the share of Karnataka in domestic and international trade and commerce in India through holistic maritime sector development.

- (ii) To create sufficient infrastructure facilities by public and private sector investments in maritime and inland water sector.
- (iii) To encourage private sector participation in the maritime and inland water infrastructure.
- (iv) To cater to the needs of increasing traffic of Karnataka and its neighbouring States by providing efficient port & port-related facilities and services.
- (v) To provide port facilities to promote export-oriented industries and port-based industries in the coastal districts of Karnataka and its hinterland.
- (vi) To improve efficiency of existing port infrastructure developed in the State through capacity augmentation and equipment upgradation.
- (vii) To decongest cities and highways by providing facilities for coastal shipping of passengers and cargo traffic.
- (viii) To encourage ship building and ship repairing facilities in Karnataka
- (ix) To promote maritime led tourism infrastructure by providing facilities for leisure and water sports activities along the coastline and inland waterways.
- (x) To promote development of fishing harbours, breakwater and related logistics infrastructure.
- (xi) To offer single window access for the maritime sector development in Karnataka, streamline clearances & regulatory hurdles.
- (xii) To improve the climate change and disaster resilience of the coastal districts in Karnataka through sustainable investments across the maritime sector

3. DEFINITIONS (In this policy, unless the context otherwise requires)

- **'approach road'** means road connecting from port gate to the state or national highway
- **'berthing dues'** means charges levied for using the berth
- **'brownfield development'** means development of any existing maritime infrastructure to augment its capacity or improve its conditions

- '**captive cargo**' means cargo, which are meant for the exclusive use of the port promoter
- '**captive jetty**' means the jetty operated by the private player for handling exclusively his own cargo
- '**captive port**' means port developed by a private player/entity for handling captive cargo
- '**coastal shipping**' means movement of cargoes by ship between ports of the same country
- '**commercial port**' means a port where all the cargo including captive and third-party cargo are handled
- '**concession agreement**' means the agreement between the KMB and the private developer detailing out the terms and conditions
- '**dock**' means an enclosed place near a harbour or river where ships can berth to load and unload
- '**government**' means the Government of Karnataka
- '**greenfield development**' means development of maritime infrastructure at a previously undeveloped site
- '**hinterland**' means geographical region providing cargo to the port
- '**jetty**' means artificial structure into the sea enabling passage of passengers and cargoes to and from the vessel
- '**Karnataka New Industrial policy 2020-25**' refers to the policy as updated or revised from time to time by the Govt. of Karnataka.
- '**Karnataka State PPP Policy for Infrastructure Projects, 2018**' refers to the policy as updated or revised from time to time by the Infrastructure Development Department.
- '**Karnataka Tourism Policy 2020-25**' refers to the policy as updated or revised from time to time by the Department of Tourism
- '**landing dues**' means dues levied on the landed cargo

- **'maritime project'** means any project identified under section 4.1 Maritime projects for development
- **'master-developer'** means a developer responsible for the development of overall project including project planning & design, financing, project execution & oversight, and operations and maintenance. Master-developer may award a part or whole of the project to one or several sub-developers.
- **'minor minerals'** include minerals like earth, clay, sand, etc. excavated during maritime infrastructure development
- **'navigational equipment'** means the guiding aids for navigation such as lights, buoys etc provided in accordance with international rules
- **'ports'** under this policy means such non-major ports declared by Government of Karnataka under clause (a) of sub-section (1) of section 4 of the Indian Ports Act, 1908 (Central Act XV of 1908)
- **'port dues'** means dues levied on the Gross Tonnage of the vessels entering into port limit
- **'Port Exclusivity Zone'** means the area within the specified distance from the awarded greenfield port where a competing facility with similar commodity handling is disallowed;
- **'port operator'** means the individual or group or the company or their authorised agency that develops or promotes and / or operates the port; 'port user' means the individual or group or the company or their authorised agency who uses the services of the port;
- **'quay'** means a dock within a port where cargo is loaded/unloaded to/from the vessel;
- **'Ro-Ro service'** means conveying of wheeled cargo being driven on or off ship via a ramp
- **'schedule of rates'** means schedule detailing the various dues such as port dues, landing and shipping dues, license fee, ground rent, shed rent, waterfront charges, vehicle entry fee, weighbridge charges, hire charges, bunkering

charges, pilotage dues, berthing dues etc., and the rate at which they are levied as defined by Karnataka Ports Landing and Shipping fees as revised from time to time

- **'shipping dues'** means dues levied on the shipped cargo
- **'shipyards'** means ship-building or ship-repair in the coastline
- **'solicited proposals'** means the maritime development projects identified by KMB for the private participation
- **'unsolicited proposals'** means the maritime development projects identified and proposed by a third party (Govt. agency, PSU or Private player) for development
- **'waterfront'** means the body of water in front of the port

4. COMPREHENSIVE DEVELOPMENT OF MARITIME INFRASTRUCTURE

The maritime development in the State has been limited. KMB plans to take up development of maritime infrastructure along the coast, inland waterways or any other location as identified by the Board across the below 6 themes of infrastructure development:

- a) Development or upgradation of port infrastructure
- b) Coastal cargo through port-based storage cum distribution centres
- c) Development of logistics infrastructure
- d) Encouraging port-based industries development
- e) Maritime led tourism infrastructure
- f) Development of fisheries infrastructure including fishing harbours as well as storage & cold chain infrastructure.

GoK has notified thirteen locations for maritime infrastructure development in the three coastal districts of Uttara Kannada, Udupi and Dakshina Kannada. These thirteen locations for maritime development in the State from the North to the South are **Karwar, Belekeri, Keni, Tadri, Pavinakurve, Honnavar, Manki, Bhatkal, Kundapur, Hangarkatta, Malpe, Padubidri and Old Mangalore**

Port.Karnataka also has 11 national waterways in the state including NW 4, NW 21, NW 41, NW 43, NW 51, NW 52, NW 67, NW 74, NW 76, NW 90, NW 104, and NW 105.

4.1. Maritime projects for development

KMB plans to take up development of infrastructure at these 13 identified locations for non-major port development, inland waterways or any other location as identified by the Board. KMB shall develop maritime projects in Karnataka across the following categories:

4.1.1. Category A: Port development projects

Karnataka has a highly developed industrial hinterland. However, the non-major port infrastructure in the state is inadequate with low drafts and unable to support requirements of the industries in the state. KMB intends to undertake below port infrastructure development:

- I. Greenfield ports: Ports developed on PPP mode for the purposes of handling commercial cargo for the cargo owners in the port hinterland. KMB is targeting to develop non-major green field ports on the coastline of Karnataka through private participation to improve the overall logistics and transportation scenario in the State.
- II. Captive ports: Ports developed for the purposes of exclusively servicing the needs of a specific proponent for handling captive cargo for exclusive use of the proponent
- III. Captive berth: Jetty/ berth in ports where KMB is the master-developer for the purposes of exclusively servicing the needs of a specific proponent (Govt. agency, PSU or private player) for handling captive cargo for exclusive use of the proponent
- IV. Private berths in KMB ports: Jetties/ berths in where KMB is the master-developer for the exclusive use by the proponent/ operator for handling commercial cargo

4.1.2. Category B: Tourism development projects

The 320 kms coastline of Karnataka with its beaches and islands aided by rivers, Western Ghats and forests creates a potential for tourism development. KMB may utilise existing maritime and inland waterway infrastructure and waterfront or create additional infrastructure to develop tourism projects including development of marinas/ cruise terminal, port tourism, houseboat, river cruises, etc.

- I. Marinas/Cruise terminals: KMB has several touristic locations along the coast. KMB aims to undertake the development of marinas and cruise tourism to tap into the cruise tourism market and increase tourism along the coast.
- II. River cruise and house boats:Karnataka has several scenic rivers, including the Kaveri, Krishna, and Tungabhadra, which can offer potential for river tourism and houseboats in the state. KMB aims to focus on developing the required infrastructure to attract river cruise and houseboat operators in the region.
- III. Beachfronts and Riverfront development: Beachfront and riverfront development in Karnataka offers potential economic and recreational benefits such as tourism, employment, and improved infrastructure. KMB aims to ensure that development is done in a sustainable and responsible manner to protect coastal and river ecosystems that are vulnerable to damage and their protection is crucial for the long-term sustainability.
- IV. Coastal resorts and amusement parks: Many of Karnataka's beaches are popular tourist destinations. Coastal resorts and floating amusement parks can offer visitors a unique and luxurious experience, attracting more high-spending tourists to the region and generating more revenue for local communities.
- V. Water Aerodromes: Water aerodromes are airports built on water bodies that can serve as an alternative mode of transportation and emergency response infrastructure in areas where waterways are prominent. Karnataka, with its numerous water bodies and popular tourist destinations, would benefit from water aerodromes to connect remote areas and boost tourism.

KMB encourages private players in development of maritime led tourism projects and shall provide support to such developers through facilitation of core infrastructure and logistics facilities as required.

4.1.3. Category C: Fisheries development projects

Fisheries development in Karnataka can bring economic growth, food security, and employment opportunities to the region. KMB shall support in development of requisite coastal, riverine, or inland reservoir infrastructure including fishing jetties, harbours, breakwater, etc. and logistics infrastructure such as cold storages, warehouses, parking yards, etc. KMB shall encourage development of infrastructure for fishing and allied activities such as export oriented fish processing centres and fishing clusters in the coastal regions in coordination with the Department of Fisheries, Karnataka Fisheries Development Corporation and the National Fisheries Development Board.

- I. Fishing harbours, fishing boat jetties and landing centres: Fishing harbours play an important role in the development of fisheries in Karnataka. Fishing harbours provide infrastructure for various fishing-related activities, such as fish landing, handling, processing, and storage. They also provide facilities for repair and maintenance of fishing boats, which is essential for the sustainability of the fishing industry. In addition, they provide a safe and secure shelter for fishing boats, protecting them from storms and rough sea conditions ensuring the safety of fishermen and their equipment.
- II. Fish processing centres: The state has about 45 fish processing centres in the coastal districts. Modern fish processing centres will help in the growth of the fisheries sector in the state through reducing the wastage and increasing profitability of the industry in the State.
- III. Ancillary infrastructure: KMB shall strive to support department of fisheries in development of requisite ancillary infrastructure including such as cold storages, warehouses, parking yards, etc. Further, to promote and encourage exports, the basic infrastructure required for promotion of Marine Products exports like Pre-processing centers, Post-Processing centres, Live Fish/Chilled Fish/Dry Fish

handling centres, Storage premises, Independent Cold Storage and Ice Plants, a scheme for development / upgradation of existing facilities in the coastal district to be formulated on PPP model.

4.1.4. Category D: Industrial development projects

Industrial development and port development shall go hand in hand and produce synergistic impact. The Government of Karnataka has come out with the New Industrial Policy 2020-25 and encourages setting up of industries by the private sector and offer necessary infrastructure facilities

- I. Shipyards for ship building & repair facilities: KMB plans to encourage shipbuilding and ship-repairing industries through assistance in terms of land allotment and development of the necessary common infrastructure in Karnataka
- II. Port dependent industrial areas: One of the key objectives of the maritime development in Karnataka is to promote sustainable coastal development. KMB shall focus on sustainable industrialisation of the coastal region through provision and development of port dependent industrial areas, which would also augment the cargo potential at the non-major ports in the State in addition to bringing cost efficiencies for the industries and increasing the competitiveness. The land for such port dependent industrial area may be identified, procured and developed in parallel to the port project development.

The Government has planned coastal economic zone (CEZ) for petrochemicals to be established in Dakshin Kannada district of the State under Sagarmala. One more CEZ is proposed to be established in the Uttar Kannada district.

The focus industrial sectors for promotion of port based industrial development include fish processing, cashews, gherkins, coffee, other agricultural products, pharmaceuticals, etc. KMB may facilitate development of infrastructure and facilities for any other sector based on industry representation or own assessment

4.1.5. Category E: Logistics infrastructure projects

KMB shall focus on development of storage / warehousing facilities, i.e. container freight stations (CFSs), inland container depots (ICDs), tank farms, cement silos, warehouses, cold storages, etc. to facilitate industries and cargo owners in the State and to encourage coastal cargo movement.

- I. Dry ports, Inland Container Depots (ICDs)&Container Freight Stations (CFSs): The demand for container handling facilities in Karnataka is growing due to the state's expanding economy and increasing trade activity. KMB aims to improve the logistics infrastructure in the state through development of container handling facilities to support domestic and international trade. In addition to this, KMB shall also explore the development of Dry Ports in proximity to the major towns in the state of Karnataka to facilitate smooth cargo evacuation and to reduce the overall cost of logistics.
- II. Port based Cement silos and Tank farms: The need for silos and tank farms in Karnataka is driven by the state's construction and industrial sectors. There is considerable interstate movement of cement .Development of cement silos and distribution centres at ports will help in modal shift of such movement to coastal mode bringing in logistics cost efficiencies and augment the port traffic. In addition, many industries in Karnataka require the storage and handling of chemicals, petroleum products, and other raw materials, which are often stored in tank farms. KMB aims to take initiatives to address this need and promote development of silos and tank farms in Karnataka.
- III. Warehouses and Cold storages: KMB aims to promote the development of warehousing and cold storage facilities to facilitate manufacturing and agriculture sector in the state and improve the overall logistics infrastructure.

4.1.6. Category F: Island Development

Karnataka's Coastline houses multiple islands with vast untapped potential. With Coastal Tourism witnessing substantial traction, KMB envisages the prioritization of island development to promote tourism & ancillary activities in the State.

- I. Island Identification: KMB shall identify all relevant coastal and riverine islands to be taken up for holistic development for tourism and other ancillary purposes, in compliance with the local Land use planning and zoning regulations.
- II. Island Master Plan: With a view to sustainably develop the Islands in the state, KMB will prepare an 'Island Master Plan of Karnataka'. Accordingly, a roadmap will be readied to holistically develop Island infrastructure (including transportation, utilities, and facilities) with an aim to boost tourism, employment, and other ancillary activities at the Coast. KMB shall develop connectivity to these, and encourage private participation in the development of the islands.

4.1.7. Category G: Offshore renewable energy projects including Green Hydrogen

Karnataka's coastline presents an opportunity for harnessing wind, tidal energy and Green hydrogen diversifying the state's energy portfolio, and reducing its reliance on fossil fuels.

Developing renewable energy generation projects in Karnataka would also create job opportunities, and significantly contribute to the state's renewable energy targets, ultimately fostering economic growth while mitigating environmental impact.

- I. Offshore and Near shore Wind Farms: Establishing offshore and near shore wind farms along Karnataka's coastline involves installing wind turbines at sea to harness the region's strong winds, generating renewable electricity. These farms are pivotal in tapping the potential of wind energy, contributing to the state's power supply and reducing reliance on traditional energy sources. Also, ports are key infrastructure for manufacturing the high rated wind energy turbine blades which are easy to transport through waterway than the road logistics.
- II. Tidal Energy Projects: Implementing tidal energy projects involves harnessing the power of tidal movements in the state's coastal regions. Tidal energy projects offer a consistent and predictable renewable energy source, and can aid in Karnataka's objective of sustainable energy generation
- III. Green Hydrogen and its Derivatives: Ports play a crucial role in the green hydrogen economy by acting as hubs for production, storage, and distribution,

facilitating the transport of hydrogen and its derivatives to various end-users, and integrating green hydrogen into its operations to various end-users, and integrating green hydrogen into its operations to further reduce carbon emissions. Infrastructure such as space for production facilities, electricity connectivity, storage tanks, pipelines, liquefaction plants, compression stations, loading and unloading terminals, bunkering facilities, and safety system among others are key requirements for supporting green hydrogen and its derivatives market in the state.

KMB shall facilitate development of offshore renewable energy projects including green hydrogen through streamlining the process for project approvals, licensing, and permits which are related to infrastructure. Further, the project developer shall secure the project approval as per the process stipulated in the "Karnataka Renewable Energy Policy 2022-2027" under the administration of Energy Department, and Karnataka Renewable Energy Development Limited (KREDL) which is State Nodal Agency for renewable energy projects in the State. KMB shall also ensure compliance with environmental standards, safety regulations, and other necessary guidelines for offshore renewable energy projects, including green hydrogen, making the development process more efficient and transparent.

In addition, KMB shall also explore development of essential infrastructure such as ports, jetties, or specialized terminals to support the construction and maintenance of offshore renewable energy projects including green hydrogen with an aim to ease logistical challenges, attracting private sector to invest in offshore renewable energy projects.

For offshore renewable energy projects including green hydrogen, the developer must execute the projects in accordance with the guidelines/standards/policies/programs set by the Ministry of New and Renewable Energy (MNRE), Government of India, and its affiliated organizations, such as the National Institute of Wind Energy (NIWE), as well as the regulations

and guidelines issued by the Karnataka Electricity Regulatory Commission (KERC) and other relevant authorities.

4.1.8. Category H: Capacity building initiatives

Capacity building initiatives are important for holistic development of the maritime sector in Karnataka. Factors driving the need for capacity building initiatives include increasing demand, technological advancements, safety and security concerns, and environmental concerns. KMB aims to undertake various initiatives to address these needs:

- I. Skill development: Development of maritime infrastructure in the State will require human resource with requisite skills for effective execution and operation. KMB will also focus on the establishing institutes for development of trained manpower with requisite skill sets.
 - a. Establish new maritime institutes, crew training centres, skill development programmes and specialized courses along with the central government or other state departments for the upcoming maritime projects in the coastal districts.
 - b. Strategic tie-ups with institutes in the maritime sector to promote capacity building of the local coastal population to create a larger trained human resource pool in Karnataka
 - c. Incubation centres for skill development in the maritime and logistics sector of Karnataka in coordination with Central and State government skill development and training schemes.
- II. Automation and technological integration: KMB aims to improve the efficiency of existing as well as upcoming ports through technological integration and implementation of Port management systems such as performance monitoring, IoT, land inventory management, etc.

4.1.9. Category I: Other maritime projects

- I. Coastal protection works and disaster relief: KMB aims to implement the Sustainable Coastal Protection and Management Investment Program (SCPMIP) to address immediate coastal protection needs and coastal instability using

environmentally and socially appropriate solutions, with a focus on softer options such as artificial reefs, beach nourishments, and dune management. It also aims to protect the coastline from erosion and in so doing enhances income-generating opportunities for coastal communities

- II. Marine Spatial Planning: Marine spatial planning in Karnataka is needed to promote sustainable development in the region by balancing different uses of the marine environment. It can help to minimize conflicts among users by identifying areas suitable for different activities. Marine spatial planning can also help to adapt to the impacts of climate change on the marine environment by identifying vulnerable areas. It provides a framework for effective management of marine resources and activities by bringing together stakeholders.

4.2. Mechanism for infrastructure development

The categories A to I denotes the key maritime infrastructure development areas envisaged to be developed in Karnataka. KMB shall develop projects across all the above categories through (i) inviting private sector participation; and/or (ii) coordination with the concerned Central or State Govt. agency or Public Sector Unit (PSU); and/or self-development (through EPC, item-rate contracts, etc.).

The Government of Karnataka is focussed on **increasing the private sector participation in all the maritime development project categories**. To achieve this, KMB has formulated an **operational strategy for private participation** to encourage and facilitate private investments in the maritime sector.

5. OPERATIONAL STRATEGY FOR PRIVATE PARTICIPATION

The Government of Karnataka encourages development of the maritime sector in the State through public-private participation. The private sector participation is envisaged in the maritime sector projects, including creation of multi-user port facilities capable of handling all types of cargo, captive port facilities, infrastructure improvement or brownfield development at operational non-major ports, port based

industrial parks and economic zones, maritime led tourism, shipbuilding & ship repair facilities, and development of logistics and auxiliary infrastructure.

The thrust of the Maritime Development Policy shall be to encourage effective private participation and speedy implementation of the projects. These projects may be identified by the KMB or proposed by a third party for development.

- **Solicited proposals:** Solicited projects are the infrastructure development projects identified by KMB for private participation. A Request for Proposals (RFP) or Request for Applications (RFA) shall be issued to solicit proposals for these projects. Such proposals will be solicited proposals.
- **Unsolicited proposals:** Unsolicited proposals are the maritime development projects identified and proposed by a third party (Govt. agency, PSU or private player) for development as per their requirement and submitted to KMB.

5.1. Procurement process for solicited proposals

- The threshold project cost for **all the project categories** on PPP shall be as per the **Karnataka State PPP Policy for Infrastructure Projects, 2018** or as decided by KMB on a case-to-case basis as per the merit of the project.
- The procurement process for solicited proposals shall be through competitive bidding as per the **Karnataka State PPP Policy for Infrastructure Projects, 2018** for **all maritime project categories**.
- The procurement process for projects below the threshold project cost may be awarded through competitive bidding on KMB's discretion.

5.2. Procurement process for unsolicited proposals

- The procurement process for unsolicited proposals shall be through competitive bidding as per the **Karnataka State PPP Policy for Infrastructure Projects, 2018** for all maritime project categories above the threshold project cost.

- The procurement process for projects under any category below the threshold project cost may be awarded on nomination or through competitive bidding based on KMB's discretion.
- KMB may also choose to develop unsolicited proposals/projects on its own without private participation based on their merit and contribution towards economic development of the coastal districts.

5.3. Minimum distance/ exclusivity to project developers

a) For greenfield commercial ports (Category A.I)

- To enhance the viability of the awarded green field commercial port project, the KMB may allot a '**Port Exclusivity Zone**' with a **prescribed distance** from the awarded projects for **a specified period** from the date of commencement of operations. The distance and period shall be specified by the KMB in the bid documents. KMB may prescribe additional criteria including investment value and minimum guaranteed cargo.

b) For other maritime projects (All Categories except A.I)

- In case of projects under categories other than green field commercial ports, the minimum distance as well as exclusivity period for similar development by KMB may be requested by the project developer through a proposal to KMB which may be evaluated and considered.

5.4. Minimum development obligations and special provisions

- KMB may include minimum development obligations and/or other special provisions such as minimum guaranteed throughput, etc. For the project in the bid/concession document.
- For **Captive ports/berths (Category A.II& A.III)**, the project proponent shall be required to guarantee a minimum traffic of 70% of the captive port/ berth capacity to be handled at the port/ berth or as decided by KMB on a case-to-case basis. Captive port/ berth may also handle third-party cargo limited to 30%

of the total cargo handled in the particular year at the port or as decided by KMB.

- For **private berths in ports where KMB is the master-developer (Category A.IV)**, the project proponent shall be required to guarantee a minimum tonnage as decided by KMB on a case-to-case basis

5.5. Concession agreement

KMB shall prescribe model concession agreements (MCA) for non-major ports and guideline documents for other maritime project categories to streamline procurement processes and encourage private participation. These documents shall help in preparation of bid documents for PPP projects.

5.5.1. PPP procurement options/ models

For greenfield commercial port projects (Category A.I) undertaken through public-private partnership (PPP), DBFOT (Design, build, finance, operate and transfer) model shall be the preferred PPP model for developing the project. However, the KMB may decide on any other PPP model suitable for projects on case-to-case basis.

For other maritime infrastructure project categories, KMB may decide to use a suitable development mode including DBFOT, O&M (Operations & Maintenance), lease, BLT (Build, Lease, Transfer), BOT (Build, Operate, Transfer), BOOT (Build, Own, Operate, Transfer), etc. based upon the nature of the project.

5.5.2. Concession Period

a) For port development projects (Category A)

- The concession period for the port/jetty project shall be up to 30 years.
- Grant of extension after end of initial concession period, for additional 30 years based on merit of the application.

b) For other maritime project categories

- Every project in these maritime infrastructure categories have different investments with varying return period and, the actual concession period will be decided at the discretion of KMB based on the merits of the case. However, a general range of concession period for these projects are shown in the table below:

Catego ry	Name	Concession period range
B	Tourism projects	10 to 20 years
C	Fisheries projects	10 to 30 years
D	Industrial development	30 years
E	Logistics infrastructure	10 to 30 years
F	Island development	10 to 30 years
G	Offshore Renewable Energy Projects including Green Hydrogen	20 to 30 years
H	Institutes & training centers	10 to 20 years

5.5.3. Tariff regulation/ Pricing freedom

- KMB shall allow the project developer to set tariffs in line with market rates for the project
- The project developer is required to establish transparency in tariff setting mechanism and publish these tariffs
- KMB may undertake review of the tariffs and direct the project developer to revise the tariffs, in case tariffs are not in line with rates at other similar facilities.

5.5.4. Payment mechanism

Payments from the private project developer to KMB throughout the agreement period shall be made as per the concession.

1. All statutory charges for sea or river waterfront usage;

2. Reclaimed land and govt. allotted land lease charges (in case leased by KMB) as applicable to the project;
3. Concession fee as specified in the bid documents for the project; and
4. Any other charges specified in the bid documents/ concession.

5.5.5. Collection of levies & dues

In case of a project where KMB is the master-developer, levy and payment shall be as per the schedule of rates approved by the KMB.

In case of any maritime infrastructure project developed on PPP, levy and payment shall be in accordance with the concession agreement signed for the project.

5.5.6. Equity participation

- KMB may choose to participate in equity on case-to-case basis based on the requirement of the project as given in the bid documents.
- In case, KMB chooses to take equity stake for a project, it shall be in the form of allotment of land. The proportion of equity stake of KMB shall be computed as proportion of the value of the land as per the ready reckoner rate to the total project cost. The estimate of the total project cost shall also be provided in the bid documents.

5.5.7. Ease of exiting investment

The modalities for concessionaire to exit the investment shall be detailed out in the concession agreement.

5.5.8. Termination Compensation

The termination compensation for the project shall be based on the concession agreement.

5.6. Land acquisition and allotment

KMB aims to streamline the land acquisition and allotment process to improve project implementation timelines and attract private participation. The three types of land assets involved in the maritime sector include land owned by KMB, land reclaimed through marine dredging & excavation and private land.

5.6.1. Allotment of Land owned by KMB

KMB shall follow the land valuation and lease rental guidelines as per Karnataka non-major Port Land Allotment Guidelines, 2020.

5.6.2. Allotment of reclaimed land

- The revenue department shall register the reclaimed land to KMB.
- In case, the dredging and reclamation costs are borne by KMB, the reclaimed land shall be allotted to the project developer on lease basis. The lease rentals applicable shall be **equal to the lease rentals for govt. land** as per Karnataka non-major Port Land Allotment Guidelines.
- If the dredging and reclamation costs are borne by the project developer, KMB may lease the reclaimed land to the project developer on **land lease rentals as applicable for the foreshore land** as per the Karnataka non-major Port Land Allotment Guidelines.

5.6.3. Acquisition of private land

- The **project developer** shall be **responsible for land acquisition** for the project.
- If the developer is not able to purchase a land parcel that lies within the project development area/layout:
 - The KMB shall depute a land acquisition officer/ personnel within its organization to liaison with KIADB and revenue department.

- o KIADB shall acquire the land as per the Land Acquisition, Rehabilitation and Resettlement Act, 2013 with the help of state's revenue department on a non-prejudicial best-efforts basis.
- o The developer shall have to make a payment equivalent to the actual acquisition cost plus facilitation charges as percentage of land acquisition cost to the KIADB¹.
- o Facilitation charges shall be as defined by the KIADB.
- The ownership of the acquired land shall remain vested in the project SPV.

6. CONNECTIVITY INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

The Government, being aware of the need for huge investments for development of the maritime sector, is committed to the development of complementary infrastructure facilities. KMB shall also identify and liaise with other responsible department/ agencies for developing appropriate connectivity infrastructure to facilitate development of maritime infrastructure in the State.

6.1. Road Connectivity

6.1.1. Approach road connectivity

- The approach road for the project shall be the responsibility of the master developer.
- The cost of development of approach road connectivity is to be borne by the project developer, unless defined otherwise in the bid/concession document. In case of a large infrastructure project such as greenfield port or industrial park project, approach road shall include connectivity to the nearest highway.
- The approach road connectivity shall be undertaken as part of the project and included in the detailed project report. KMB shall facilitate private developer in coordination with KRDC, NHAI, PWD and other departments for road connectivity.

¹ Present facilitation charges to KIADB- 7.5 % for govt. projects and 10% for PPP projects

6.1.2. Hinterland road connectivity

- For **port development projects (Category A)**, any hinterland road connectivity required by the private port developer may be developed through project SPV formation between interested stakeholders through coordination with KRDCL and NHAI (If required) through PPP models (Tolling), EPC or Annuity model.
- The detailed obligations of the stakeholders in the SPV shall be drafted on a case-to-case basis after mutual discussions.
- Hinterland road connectivity for any other maritime project category shall not be undertaken or facilitated by KMB.

6.1.3. Land acquisition for road connectivity

- Land acquisition for approach road connectivity to the nearest highway, state or national, shall be undertaken by the private developer (vested with project SPV). Land owned by KMB may be leased to the project SPV for approach road under the land allotted for project development.
- Land acquisition for hinterland road connectivity shall be undertaken by the private developer in the SPV formed for road connectivity. Land owned by KMB may be leased to this SPV for road connectivity as per **The Land Acquisition ([Karnataka] Extension And Amendment) Act, 1961**.

6.2. Rail connectivity

- The rail connectivity for the project shall be the responsibility of the master developer.
- The cost of development of rail connectivity is to be borne by the project developer, unless defined otherwise in the bid/concession document. The rail connectivity to the nearest rail head/ zonal rail line shall be undertaken as part of the port project and included in the detailed project report.

- Any rail connectivity project may be developed as per participative models by Indian Railways through frameworks of non-government model, joint venture model, BOT Model, customer funded model, BOT annuity model, which can be referred to in **Participative models for rail-connectivity and capacity augmentation projects, 2012** by Indian Railways.

6.2.1. Land acquisition for rail connectivity

- Land acquisition for dedicated rail connectivity to the nearest zonal rail line, if required, shall be undertaken by the private developer (vested with Port SPV).
- Land acquisition for hinterland rail connectivity shall be undertaken by the specific project SPV. In case required, SPV can submit a proposal to the KMB to liaise with the Ministry of Railways to assist in land acquisition.

6.3. Inland waterways connectivity

- The inland waterways in Karnataka are established as National Waterways under the National Waterways act, 2016. KMB, in coordination with IWAI, shall strive to develop and operationalize these waterways and act as a liaison between IWAI and project developers interested in development of maritime projects utilising these waterways.
- KMB shall be responsible for development of the ferry point and operations & maintenance of passenger ferry services for key ferry routes in Karnataka to facilitate inland water transportation and improve connectivity.

7. EASE OF DOING BUSINESS

KMB shall act as the Single Window Agency (SWA) for assistance in securing all project related clearances and provide requisite assistance to the developer.

7.1. Incentives and exemptions for maritime development

Further, to facilitate the private sector participation in projects, increased project sustainability and competitive advantage compared to other coastal states, the

Government of Karnataka extends incentives available to infrastructure projects in other policies as listed below to **all maritime project categories** under this Maritime Policy:

- Incentives as per **Section 9** of the **New Industrial policy 2020-25**, which includes various incentives to promote industrial development such as exemption from stamp duty, reimbursement of land conversion fee, electricity duty exemption, etc. The coastal region majorly falls under Zone 1 under the policy, which are under specific focus from the govt. of Karnataka and are eligible for maximum level of exemptions. This shall help encourage port led industry development and development of overall maritime sector.
- Incentives as per **Section 14** of the **Karnataka Tourism policy 2020-25**, which includes various incentives to promote and facilitate tourism projects (including Coastal tourism) such as clearance facilitation, financial assistance for sustainability initiatives, complementary infrastructure assistance, exemptions on stamp duty and electricity duty, etc. The policy stipulates capital subsidy for houseboat projects in coastal tourism. The policy also aims to facilitate complementary infrastructure (such as road connectivity, jetties, parking spaces, etc.) on a case-to-case basis to eligible projects with financial assistance for the cost of the infrastructure.
- Incentives as per **Karnataka State PPP Policy for Infrastructure Projects, 2018**, which includes incentives such as tax exemptions, financial assistance, etc. on a case-to-case basis to eligible projects.

Additional incentives can also be availed for the project through submitting a proposal to the KMB. KMB shall evaluate the proposal and may consider liaising with the State government for provision of applicable incentives to the project developer.

7.2. Collaboration with central and state government schemes

KMB shall ensure collaboration with Central and State Government and actively consider taking benefit from existing schemes as well as upcoming schemes for the maritime sector development in the State. KMB shall also facilitate the private developer, in case required in availing benefits under such Central and State Government schemes in development of maritime infrastructure project in the State.

8. SUSTAINABILITY INITIATIVES IN THE MARITIME SECTOR

KMB recognises that the maritime sector has a significant impact on the coastal ecosystems, local communities and biodiversity in Karnataka. Sustainable initiatives in these projects are necessary to minimize the negative impacts and ensure their long-term sustainability.

- KMB may issue guidelines and incentives to promote sustainability initiatives in the maritime sector.
- The government of India has launched the Green Port Initiative to promote sustainable development in ports. Some of the measures that can be adopted by ports in Karnataka include using green tugs, renewable energy sources, rainwater harvesting, and waste management. KMB shall promote implementation of such measures under green port initiatives for existing as well as upcoming ports.
- Karnataka is susceptible to climate changes, which impact environmental, socio-economic and demographic sectors. It is vulnerable to natural disasters and extreme weather events due to increases in sea level, storm surges, cyclones, landslides, etc. These hazards can cause disruptions in transport and logistics services. A resilient logistics ecosystem can anticipate, absorb, accommodate, and rapidly recover from extreme weather events and natural disasters in its own operations and throughout its supply chain. KMB aims to build resilience into the state's maritime sector for sustained economic development and may include suitable provisions in the bid/concession documents of the project.
- Sustainable maritime infrastructure projects require participation and support of local communities. Capacity building of the local coastal population is important to create a larger trained human resource pool, concurrent with the future employment opportunities in the maritime sector. KMB shall undertake measures to increase participation of the local coastal population in the skill development and capacity building initiatives by the KMB.

(Dr.N. Manjula)

Secretary to Government
Infrastructure Development, Ports and
Inland Water Transport Department

ಕರ್ನಾಟಕ ಸರ್ಕಾರದ ನಡವಳಿಕೆಗಳು

ವಿಷಯ:- ಸಾಗರಮಾಲಾ ಯೋಜನೆಯಡಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಿರುವ ಯೋಜನೆಗಳ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚಕ್ಕೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವ ಬಗ್ಗೆ.

ಓದಲಾಗಿದೆ: ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾಧಿಕಾರಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಇವರ ಪತ್ರಸಂಖ್ಯೆ:ಬಂಜಸಾ-61/ಅಭಿವೃದ್ಧಿ-II/2014, ದಿನಾಂಕ:26.10.2024.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ:

ಮೇಲೆ ಓದಲಾದ ಪತ್ರದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾಧಿಕಾರಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಇವರು ಕೇಂದ್ರ ಪುರಷ್ಕೃತ ಸಾಗರಮಾಲಾ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಕೆಳಕಂಡ 6 ಯೋಜನೆಗಳನ್ನು ರೂ. 402.20 ಕೋಟಿ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತದಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಪೈಕಿ ಕ್ರ.ಸಂ. 1 ರಿಂದ 5 ರಲ್ಲಿನ ಯೋಜನಾ ವೆಚ್ಚವನ್ನು ಕೇಂದ್ರ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಭರಿಸಲಿದ್ದು ಹಾಗೂ ಕ್ರ.ಸಂ. (6) ರಲ್ಲಿನ ಯೋಜನೆಯನ್ನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅನುದಾನದಡಿ ಕೈಗೆತ್ತಿಕೊಳ್ಳಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿದೆ.

(ರೂ. ಕೋಟಿಗಳಲ್ಲಿ)

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಯೋಜನೆ	ಅನುಮೋದಿತ ಯೋಜನೆಯ ಮೊತ್ತ
1	ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ 250 ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ಕೋಸ್ಟಲ್ ಬರ್ತ್ ನಿರ್ಮಾಣ	61.00
2	ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ದಕ್ಷಿಣ ಬ್ರೇಕ್‌ವಾಟರ್ ಅನ್ನು 145 ಮೀ ವಿಸ್ತರಣೆ ಮತ್ತು 1160 ಮೀ ಹೊಸ ಉತ್ತರ ಬ್ರೇಕ್‌ವಾಟರ್ ನಿರ್ಮಾಣ.	215.00
3	ಹಳೆ ಬಂದರು ಮಂಗಳೂರು (ಬೆಂಗಳೂರು) ನಲ್ಲಿ ಕ್ಯಾಪಿಟಲ್ ಡ್ರೆಡ್ಜಿಂಗ್	29.00
4	ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕುಮಟಾ ತಾಲೂಕಿನ ತದಡಿ-ಅಘನಾಶಿನಿ ಜಲಮಾರ್ಗದ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	20.00
5	ಕರ್ನಾಟಕದ ಆಲಮಟ್ಟಿಯಿಂದ ಬಾಗಲಕೋಟೆಯವರೆಗೆ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	12.20
6	ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಗೋ ಮತ್ತು ಕ್ರೂಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗೆ ಸಂಬಂಧಿತ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಲಕ್ಷದ್ವೀಪಕ್ಕೆ ಮೀಸಲಾದ ಜಿಟ್ಟಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	65.00
	ಒಟ್ಟು	402.20

ಮೇಲಿನ ಆರು ಯೋಜನೆಗಳ ಪೈಕಿ ಕೆಳಕಂಡ ಮೂರು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಯೋಜನೆ	ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಆಡಳಿತಾತ್ಮಕ ಅನುಮೋದನೆ ಸಂಖ್ಯೆ	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ (₹ ಕೋಟಿ)	ಕೇಂದ್ರದ ಪಾಲು (₹ ಕೋಟಿ)	ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲು (₹ ಕೋಟಿ)
1	ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ 250 ಮೀಟರ್ ಉದ್ದದ ಕೋಸ್ಟಲ್ ಬರ್ತ್ ನಿರ್ಮಾಣ	C2- 25021 /11/2017 -SM- PART-II dated: 15-09-2017	PWD 125 PSP 2017 dt: 21-03-2018	61.00	25.00	36.00
2	ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ದಕ್ಷಿಣ ಬ್ರೇಕ್‌ವಾಟರ್ ಅನ್ನು 145 ಮೀ ವಿಸ್ತರಣೆ ಮತ್ತು 1160 ಮೀಟರ್‌ನ ಹೊಸ ಉತ್ತರ ಬ್ರೇಕ್‌ವಾಟರ್ ನಿರ್ಮಾಣ.	C2- 25021 /11/2017 -SM (PART-III) dated: 27-09-2017	PWD 127 PSP 2017 dated: 21-03-2018	215.00	50.00	165.00
3	ಹಳೆ ಬಂದರು ಮಂಗಳೂರು (ಬೆಂಗಳೂರು) ನಲ್ಲಿ ಕ್ಯಾಪಿಟಲ್ ಡೆವಲಪ್‌ಮೆಂಟ್	C2-25021/ 11/2017-S M- PART Dt.14.09.2017	PWD 124 PSP 2017, Dt. 21.03.2018	29.00	14.50	14.50

ಉಳಿದಂತೆ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಮೂರು ಯೋಜನೆಗಳಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: ಐಡಿಡಿ/166/PSP/2021, ದಿನಾಂಕ:12-04-2022 ರಲ್ಲಿ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಲಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಕ್ರ. ಸಂ.	ಯೋಜನೆ	ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆ ಸಂಖ್ಯೆ	ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ತಾತ್ಕಾಲಿಕ ಅನುಮೋದನೆ ಸಂಖ್ಯೆ	ಒಟ್ಟು ಮೊತ್ತ (₹ ಕೋಟಿ)	ಕೇಂದ್ರದ ಪಾಲು (₹ ಕೋಟಿ)	ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲು (₹ ಕೋಟಿ)
1.	ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕುಮಟಾ ತಾಲೂಕಿನ ತದಡಿ-ಅಫನಾಶಿನಿ ಜಲಮಾರ್ಗದ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	P2-25021/31/ 2021-SM (e349104) Dt.22.03.2022	G.O. No IDD 166 PSP 2021 (E-518490), Dt: 12-04-2022	20.00	10.00	10.00
2.	ಕರ್ನಾಟಕದ ಆಲಮಟ್ಟಿಯಿಂದ ಬಾಗಲಕೋಟೆವರೆಗೆ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	P2-25021/33 /2021-SM (e 349176) Dt.14.03.2022	G.O. No IDD 166 PSP 2021 (E- 518490), Dt: 12-04-2022	12.20	6.10	6.10
3.	ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಗೋ ಮತ್ತು ಕ್ರೂಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗೆ ಸಂಬಂಧಿತ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಲಕ್ಷದ್ವೀಪಕ್ಕೆ ಮೀಸಲಾದ ಜೆಟ್ಟಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ	P2-25021/26/ 2021-SM (e348233) Dt.20.07.2022	IDD 166 PSP 2021 (E- 518490), Dt: 12-04-2022	65.00	65.00	-

ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾಧಿಕಾರಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಇವರು ಮೇಲಿನ ಯೋಜನೆಗಳ ಅನುಷ್ಠಾನದ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ನ್ಯಾಯಾಲಯ ಪ್ರಕರಣಗಳು ಮತ್ತು ಟೆಂಡರ್ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ ಉಂಟಾದ ವಿಳಂಬದಿಂದ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿದ್ದು, ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲಿನ ಅನುದಾನವೂ ಹೆಚ್ಚಳವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಗೋ ಮತ್ತು ಕ್ರಾಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಲಕ್ಷದ್ವಿಪಕ್ಷ ಮೀಸಲಾದ ಜೆಟ್ಟಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯ ವೆಚ್ಚವು ಸಹ ರೂ.65.00 ಕೋಟಿಗಳಿಂದ ರೂ 75.75 ಕೋಟಿಗಳಿಗೆ ಪರಿಷ್ಕೃತಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಸದರಿ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಮೊತ್ತಕ್ಕೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆ ಕೋರಿ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸಲಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಅನುದಾನ ಲಭ್ಯವಾಗದಿದ್ದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತವಾದ ರೂ.10.75 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಭರಿಸಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಈ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ ಮೇಲಿನ 06 ಯೋಜನೆಗಳ ವೆಚ್ಚವು ರೂ.402.20 ಕೋಟಿಯಿಂದ ರೂ.471.20 ಕೋಟಿಗಳಿಗೆ ಪರಿಷ್ಕೃತಗೊಂಡಿರುತ್ತದೆ.

ಆದ್ದರಿಂದ ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಗೋ ಮತ್ತು ಕ್ರಾಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಲಕ್ಷದ್ವಿಪಕ್ಷ ಮೀಸಲಾದ ಜೆಟ್ಟಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಮೊತ್ತಕ್ಕೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಅನುದಾನ ಲಭ್ಯವಾಗದಿದ್ದಲ್ಲಿ, ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತವಾದ ರೂ.10.75 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಭರಿಸಬೇಕಾಗಿರುತ್ತದೆಂದು ತಿಳಿಸಿ, ಕಾಮಗಾರಿಯ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ರೂ. 75.75 ಕೋಟಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡುವಂತೆ ಮತ್ತು ಮೇಲಿನ 06 ಯೋಜನೆಗಳ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಗೆ ಅನುಮೋದನೆಯೊಂದಿಗೆ ಅಗತ್ಯ ಅನುದಾನ ಒದಗಿಸುವಂತೆ ಮುಖ್ಯ ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಣಾಧಿಕಾರಿ, ಕರ್ನಾಟಕ ಜಲಸಾರಿಗೆ ಮಂಡಳಿ ಇವರು ಕೋರಿರುತ್ತಾರೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯನ್ನು ಪರಿಶೀಲಿಸಿ ಸರ್ಕಾರವು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಆದೇಶಿಸಿದೆ.

ಸರ್ಕಾರದ ಆದೇಶ ಸಂಖ್ಯೆ: IDD 166 PSP 2021, ಬೆಂಗಳೂರು, ದಿನಾಂಕ:04.01.2025.

ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಯಲ್ಲಿ ವಿವರಿಸಿರುವ ಅಂಶಗಳ ಹಿನ್ನೆಲೆಯಲ್ಲಿ, ಕೇಂದ್ರ ಪುರಸ್ಕೃತ ಸಾಗರಮಾಲ ಯೋಜನೆಯಡಿಯಲ್ಲಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಉದ್ದೇಶಿಸಲಾಗಿರುವ ಈ ಕೆಳಕಂಡ ಯೋಜನೆಗಳ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಗಳಿಗೆ ಕೆಲವು ಷರತ್ತಿಗೊಳಪಟ್ಟು ಈ ಕೆಳಕಂಡಂತೆ ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ.

- 1) ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ 250 ಮೀ. ಉದ್ದದ ಕೋಸ್ಟಲ್ ಬರ್ತ್ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾಮಗಾರಿಯ ರೂ.73.00 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಗೆ ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತ ರೂ.12.00 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಒದಗಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ.
- 2) ಕಾರವಾರ ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಅಸ್ತಿತ್ವದಲ್ಲಿರುವ ದಕ್ಷಿಣ ದಿಕ್ಕಿನ ಬ್ರೇಕ್ ವಾಟರ್‌ನ 146 ಮೀ. ವಿಸ್ತರಣೆ ಮತ್ತು ಉತ್ತರದಲ್ಲಿ 1160 ಮೀ. ಹೊಸ ಬ್ರೇಕ್ ವಾಟರ್ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾಮಗಾರಿಯ ರೂ. 249.00 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಗೆ ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತ ರೂ.34.00 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಒದಗಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ.
- 3) ಹಳೆ ಬಂದರು ಮಂಗಳೂರು (ಬೆಂಗಳೂರು)ನಲ್ಲಿ ಕ್ಯಾಪಿಟಲ್ ಡ್ರೆಡ್ಜಿಂಗ್ ಕಾಮಗಾರಿಯ ರೂ.35.50 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಗೆ ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತ ರೂ.6.50 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಒದಗಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ.
- 4) ಉತ್ತರ ಕನ್ನಡ ಜಿಲ್ಲೆಯ ಕುಮಟಾ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ತದಡಿ-ಅಘನಾಶಿನಿ ಜಲಮಾರ್ಗದ ಸಮಗ್ರ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯ ರೂ.24.10 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಗೆ ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತ ರೂ.4.10 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಒದಗಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ.

- 5) ಕರ್ನಾಟಕದ ಆಲಮಟ್ಟಿಯಿಂದ ಬಾಗಲಕೋಟೆಯವರೆಗೆ ಜಲಮಾರ್ಗಗಳ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯ ರೂ.13.85 ಕೋಟಿ ಮೊತ್ತದ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಗೆ ಹಾಗೂ ಯೋಜನೆಯಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯದ ಪಾಲಿನ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತ ರೂ.1.65 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚುವರಿಯಾಗಿ ಒದಗಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ.
- 6) ಹಳೆ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನಲ್ಲಿ ಕಾರ್ಗೋ ಮತ್ತು ಕ್ರಾಸ್ ಟರ್ಮಿನಲ್‌ಗೆ ಮೂಲಸೌಕರ್ಯ ಸೌಲಭ್ಯಗಳೊಂದಿಗೆ ಲಕ್ಷದ್ವಿಪಕ್ಷ ಮೀಸಲಾದ ಜಿಟ್ಟಿಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಯೋಜನೆಯ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಮೊತ್ತ ರೂ.75.75 ಕೋಟಿಗಳಿಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದ ಅನುಮೋದನೆ ಕೋರಿ ಸಲ್ಲಿಸಿರುವ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆಗೆ ಒಂದು ವೇಳೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಅನುದಾನ ಲಭ್ಯವಾಗದಿದ್ದಲ್ಲಿ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರವು ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತವಾದ ರೂ. 10.75 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ಭರಿಸಲು ಅನುಮೋದನೆ ನೀಡಿದೆ.

ಷರತ್ತುಗಳು:

1. ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಪ್ರಾರಂಭಿಸುವ ಮುನ್ನ ಕಾಮಗಾರಿಗಳ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ಪಟ್ಟಿಯನ್ನು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಸಲ್ಲಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
2. ಕಾಮಗಾರಿಗಳನ್ನು ಅನುಮೋದಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಪರಿಷ್ಕೃತ ಅಂದಾಜು ವೆಚ್ಚದಲ್ಲಿಯೇ ಪೂರ್ಣಗೊಳಿಸತಕ್ಕದ್ದು.
3. ಕ್ರಮ ಸಂಖ್ಯೆ(6)ರ ಯೋಜನೆಗೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಅನುದಾನ ಲಭ್ಯವಾಗದಿದ್ದಲ್ಲಿ, ಯೋಜನೆಯ ವ್ಯತ್ಯಾಸದ ಮೊತ್ತ ರೂ.10.75 ಕೋಟಿಗಳನ್ನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಭರಿಸಲು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಸಲ್ಲಿಸಿ ಅನುಮೋದನೆ ಪಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು.

ಈ ಆದೇಶವನ್ನು ಆರ್ಥಿಕ ಇಲಾಖೆಯ ಟಿಪ್ಪಣಿ ಸಂಖ್ಯೆ:ಆಇ 166 ವೆಚ್ಚ-1/2022, ದಿನಾಂಕ:04.12.2024ರಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ಸಹಮತಿಯ ಮೇರೆಗೆ ಹಾಗೂ ಸಚಿವ ಸಂಪುಟದ ವಿಷಯ ಸಂಖ್ಯೆ:ಸಿ.702/2024, ದಿನಾಂಕ:13.12.2024 ರಲ್ಲಿ ನೀಡಿರುವ ಸಹಮತಿಯ ಮೇರೆಗೆ ಹೊರಡಿಸಲಾಗಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯಪಾಲರ ಆಜ್ಞಾನುಸಾರ
ಮತ್ತು ಅವರ ಹೆಸರಿನಲ್ಲಿ,

(ನಾಗರತ್ನಮ್ಮ ಜಿ)
ಸರ್ಕಾರದ ಅಧೀನ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿ,
ಮೂಲಸೌಲಭ್ಯ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ, ಬಂದರು ಮತ್ತು
ಒಳನಾಡು ಜಲಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ. (ಬಂದರು)

PR-19